DER
STÄDTEB.
1911

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN

BEGRÜNDET

VON

THEODOR GOECKE UND CAMILLO SITTE
BERLIN WIEN

ACHTER JAHRGANG

VERLAG VON ERNST WASMUTH A.-G.
BERLIN W 8, MARKGRAFENSTRASSE 35
1911

Herrosé & Ziemsen. G. m. b. H., Wittenberg (Bez. Halle).

INHALTS-VERZEICHNIS.

I. TEXT-BEITRÄGE.

II. MITTEILUNGEN.

III. CHRONIK.

IV. AUSGESCHRIEBENE WETTBEWERBE.

V. ENTSCHIEDENE WETTBEWERBE.

VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN.

TAFELN.

TEXTABBILDUNGEN.

MITARBEITER.

8. Jahrgang 1911 1. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

VORWORT.

In den achten Jahrgang tretend, sehen wir in weiteren Kreisen das Verständnis für die Aufgaben des Städtebaues, für ihre Bedeutung und Ausdehnung wachsen. Sicherlich haben dazu die Städtebau-Ausstellungen des Jahres 1910, erst in Berlin und dann in Düsseldorf, beigetragen — doch dürfen wir, ohne unbescheiden zu sein, auch für die aufklärende und wegweisende Tätigkeit unserer Zeitschrift und ihrer zahlreichen Mitarbeiter einen guten Teil des Erfolges in Anspruch nehmen.

Schon in dem die Berliner Städtebau-Ausstellung behandelnden Doppelhefte haben wir in Aussicht gestellt, die Veröffentlichung einiger Ausstellungsstücke besonderer Art ausführlicher nachzuholen. Davon sind die Wettbewerbsentwürfe für die Stadterweiterung von Frankenhausen i. Kyffhäuser noch im letzten Hefte des vorigen Jahrganges erschienen. Im neuen Jahre werden wir den reizvollen Wettbewerbsplan für Passau-St. Nicola von Franz Geiger, die Wettbewerbspläne für den Osterholzer Friedhof bei Bremen und den Baulinienplan für Erlangen von Otto Lasne in München bringen. Ferner beginnen wir nun mit dem Abdruck von Vorträgen, die gelegentlich der beiden Ausstellungen gehalten worden sind, zunächst desjenigen, mit dem unser Herausgeber die Vortragsreihe in Berlin eröffnete und die Frage zu beantworten sucht: „Welche Erwartungen dürfen wir an das Ergebnis des Wettbewerbes um einen Grundplan für Groß-Berlin knüpfen?“

An Handschriften liegen uns dazu ferner vor:

„Der Verkehr, die Grundlage des künftigen Groß-Berlin“ von Professor Blum, Hannover;
„Über neuzeitliche Anschauungen im Bauordnungswesen“ von Professor Königl. Baurat Diestel, Dresden;
„Bestrebungen des amerikanischen Städtebaues“ von Dr. phil. Hegemann, Berlin-Charlottenburg;
„Park und Friedhof“ von Direktor Professor Högg, Bremen;
„Zur Schnellverkehrspolitik der Großstädte“ von Regierungsrat a. D. Kemann, Berlin;
„Die Notwendigkeit eines baupolizeilichen Machtspruchs und die Grenzen seiner Nützlichkeit“ von Königl. Baurat Schliepmann, Berlin;
„Städte und Eisenbahnen und ihre gegenseitigen hindernden und fördernden Beziehungen“ von Professor Blum, Hannover.

Als eine Neuerung wird die Zugabe eines besonderen Literaturberichtes willkommen geheißen werden. Hat doch die Literatur über Städtebau und Wohnungswesen einen solchen Umfang angenommen, daß es dem einzelnen kaum mehr möglich ist, die Neuerscheinungen auf den verschiedenen Gebieten zu verfolgen. Der Wunsch nach einem zusammenfassenden Berichte, der über den Gang und die Ergebnisse des literarischen Schaffens Aufschluß gibt, dürfte in weiten Kreisen geteilt werden. Kein Geringerer als der auf diesen Gebieten bewanderte Professor Dr. Eberstadt hat es übernommen, einen solchen Bericht alljährlich im Umfange von 1½ bis 2 Bogen zu liefern, und zwar als Beilage unserer Zeitschrift, ohne daß hierdurch im Bezugspreis eine Erhöhung eintritt. Der Abschnitt eines Jahres wurde für die Berichterstattung gewählt, weil dieser Zeitraum einerseits sowohl erforderlich, wie andererseits hinreichend erscheint, um einen Überblick über die Entwicklung der literarischen Tätigkeit zu gewinnen. Schriftleitung und Verlag hoffen damit, auch die Teilnahme weiterer Kreise unserer Zeitschrift zuzuführen.

Der neuzeitliche Städtebau bedarf des Zusammenwirkens großer selbständiger Schaffensgebiete, der Kunst und Technik, der Volkswirtschaftslehre, der Verwaltungslehre, der Sozialpolitik. Unsere Zeitschrift hat sich die Aufgabe gestellt, diese neue Behandlungsweise des Städtebaues zu fördern. Die jüngste Erweiterung der Zeitschrift bedeutet einen neuen Schritt auf dem Wege, der zusammenfassenden Bearbeitung unseres Gebietes eine Stätte zu bereiten.

WELCHE ERWARTUNGEN DÜRFEN WIR AN DAS ERGEBNIS DES WETTBEWERBS „GROSS-BERLIN“ KNÜPFEN?

VORTRAG GEHALTEN IN DER ALLGEMEINEN STÄDTEBAU-AUSSTELLUNG 1910.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Diese Frage schließt eine Reihe von weiteren Fragen ein, darunter die gewichtige nach der Organisation der Arbeit. Daß eine solche notwendig, haben die Veranstalter des Wettbewerbes von vornherein gewußt; die Entwürfe beweisen es schlagend aufs neue! Ohne den Zusammenschluß aller beteiligten Gemeinden würden wir auf dem Boden allgemeiner Betrachtungen, im Bereiche der Wünsche und Träume stehenbleiben. Eine Hauptfrage also — oder richtiger die Vorfrage, von deren glücklicher Beantwortung alles Weitere abhängt!

Alle Gemeinden sind daran beteiligt, wenn auch in verschiedenem Maße und in verschiedener Art. Die einen um der Einbeziehung in das Verkehrsnetz, der Beschaffung neuer Verkehrslinien, die anderen um der Erhaltung des Waldes oder sonstiger gemeinnütziger Einrichtungen willen. Am einfachsten wäre es, sämtliche Gemeinden würden sich ebenso einmütig zur endgültigen Beschaffung des Grundplanes für Groß-Berlin zusammenfinden, wie sie es in nicht genug anzuerkennender Weise zur Veranstaltung des Wettbewerbes getan haben. Welcher Art aber auch dieser Zusammenschluß sein möge,*) immer wird er eines Organes, eines geschäftsführenden Ausschusses, eines Groß-Berlinischen Städtebauamtes bedürfen, das zwischen den einzelnen Gemeinden bzw. zwischen den Städten und Kreisverbänden zu vermitteln, die gesetzliche Festsetzung dieses Grundplanes durch die Gemeinden herbeizuführen und seine Durchführung zu leiten, sowie die allen gemeinsamen Angelegenheiten und die in Rückwirkung jener Einzelpläne sich ergebenden oder sonst im Verlaufe der Entwicklung nicht ausbleibenden Änderungen von hoher Warte aus dem Ganzen an- und einzupassen hätte. Der Umfang der Arbeit erfordert im übrigen eine Dezentralisation, die naturgemäß durch die bestehenden Städte- und Kreisverbände selbst geboten wird, eine Dezentralisation, die auch jeder Gemeinde eine möglichst individuelle Entwicklung innerhalb des großen Gesamtrahmens verbürgen, ihr ermöglichen soll, viele Kräfte zur Mitarbeit heranzuziehen und damit vielgestaltiges Leben auf dem weiten Gebiete zu wecken. Es ist wohl gesagt worden, uns könne nur noch ein Baron Haußmann helfen. Doch Haußmann hat nur die Stadtmitte von Paris umgebaut, und zwar nach einem Plane, der schon ein halbes Jahrhundert vorher von einem Künstlerausschusse aufgestellt war — wir wollen aber erst einmal für die Außengebiete einen Plan machen, nach dem 2000 qkm städtische Bebauungsfläche zusammenzuschweißen sind. Um dieses zu erreichen, muß auch die Baupolizei mit den Gemeinden Hand in Hand arbeiten — Bebauungsplan und Bauordnung bilden eine Einheit. Die Bauordnung kann nur als eine Erläuterung bzw. eine Ergänzung des Bebauungsplanes aufgefaßt werden, als eine Sammlung von Vorschriften, die nicht in dem Bebauungsplane ohne weiteres ausdrückbar sind. In anderen Ländern umfassen deshalb die Baugesetze beides, die Bestimmungen über die Aufstellung von Bebauungsplänen und der die Bautätigkeit regelnden Bauordnung;

*) Inzwischen ist ein Gesetzentwurf zur Schaffung eines Zwangszweckverbandes vorbereitet worden.

darum gehören auch die Ausführung des Bebauungsplanes und die Handhabung der Bauordnung möglichst eng zusammen.

Dann erst wird es möglich, die Baufluchten nach dem Bedürfnisse für öffentliche Gebäude festzusetzen und zu ändern, den besonderen Anforderungen der privaten Bautätigkeit entsprechende Zonenpläne aufzustellen, Bauklassen zu schaffen auf Grund des Bebauungsplanes, während diesem jetzt umgekehrt die Zwangsjacke einer mehr oder minder schematischen Bauordnung angelegt wird. Auch die Zonenpläne sind schematisch, wenn sie sich nicht auf einem der Örtlichkeit und den Wohnbedürfnissen entsprechenden Bebauungsplan stützen. Man kann nicht vorher sagen, hier soll Bauklasse A gelten, dort Bauklasse B, wenn nicht gleichzeitig die Entwicklung des Ortes planmäßig in die Wege zu leiten ist. Sonst entsprechen die Bauklassen nur den Interessen, wenn auch den zum öffentlichen Wohl beschnittenen Interessen der Grundbesitzer und fiskalischen Verwaltungen, der Bau- und Bodengesellschaften, nicht aber den sozialen Anforderungen der Bevölkerung.

Was war nun die Aufgabe des Wettbewerbes Groß-Berlins?

Das Programm verlangt Grundlinien für ein Bebauungsgebiet von im ganzen 2000 qkm (Groß-Berlin), und zwar im einzelnen für:

1. durchgehende Hauptverkehrszüge,
2. die Scheidung der Wohn- und Landhausviertel von den Geschäfts- und Industrievierteln mit Begründung etwaiger von den geltenden Baupolizei-Verordnungen vorzuschlagender Anweichungen,
3. die Freilassung großer Flächen von jeder Bebauung unter Einschluß von Friedhöfen, Spiel- und Sportplätzen, Rennbahnen usw., die untereinander durch breite Parkstraßen zu verbinden sind,
4. Neuanlagen, Ergänzung und Verbesserung der Eisenbahnen, insbesondere auch Schnellbahnen für den Vorortverkehr,
5. den Ausbau und Erweiterung der Wasserstraßen, auch mit Rücksicht auf den Personenverkehr.

Abgesehen von den außerdem erwünschten Teilplänen und Einzelvorschlägen also in der Hauptsache einen großzügigen Gesamtplan für die Zusammenfassung von Groß-Berlin mit einer den wirtschaftlichen gesundheitlichen und sozialen Anforderungen entsprechenden Bebauung. Demnach war der Plan nicht getrennt nach einer verkehrstechnischen und nach einer den praktischen Zweck der Bebauung zum Ausdruck bringenden künstlerischen Seite zu beurteilen, sondern als ein großes Ganzes, als eine einheitliche Gesamtleistung. Einige der eingegangenen Entwürfe haben dieser Beurteilung auch standgehalten, während andere mehr nach der einen oder nach der anderen Seite hin ausgebrochen sind, vorwiegend nach der verkehrstechnischen, deren Bedeutung sicherlich nicht unterschätzt werden soll, zum Teil aber doch durch sich in Einzelheiten verlierende Ausarbeitungen weit mehr als gefordert war, in den Vordergrund geschoben worden ist. Das Überraschendste im ganzen Wettbewerbe war wohl die Erkenntnis, daß wir einen einheitlichen Verkehrsplan noch gar nicht besitzen und doch müßte ein solcher in großen Zügen dem einheitlichen Bebauungsplan vorausgehen. Wohl sind gewiße Planungen der Gemeinden, der Kreisverbände, der Privatunternehmungen bekannt gegeben worden; doch um zu einem Gerippe für ein Vorortbahnnetz und seine Verknotung mit dem Fernbahnnetz zu kommen, hätte man mehr an Unterlagen bedurft. Man darf wohl annehmen, daß eine so gewaltige Organisation, wie die Königliche Eisenbahnverwaltung sich längst schon mit den Fragen der Verkehrsentwicklung beschäftigt hat, daß ihre Mappen mit Zukunftsplänen gefüllt sind, und wenn es auch leicht verständlich wäre, warum sie mit der Veröffentlichung dieser Pläne zurückhält, so müßte doch mit Bedauern festgestellt werden, daß ohne Bekanntgabe wenigstens ihrer allgemeinen Grundzüge kaum ein Bebauungsplan aufzustellen geht.

Was die Hauptverkehrsstraßen für jede beliebige Stadt bedeuten, sind für Groß-Berlin die Eisenbahnen, insbesondere die Vorortbahnen, weniger die Verbindung der Vororte unter sich, sondern vor allem mit dem Berliner Kern, also in radialer Richtung. — Neusiedelungen und deren günstige Entwicklung hängen von einer schnellen und billigen Verbindung mit der Stadtmitte ab. Soweit es sich dabei um Schnellbahnen handelt, die jederzeit dem Straßenkörper einverleibt werden können, mag die Beurteilung ihrer Notwendigkeit auch dem Bebauungsplanverfasser überlassen bleiben. Wenn aber die von außen her in die Vororte oder das städtische Weichbild eintretenden Eisenbahnlinien geändert, wenn neue das Bebauungsgebiet durchschneidende Hauptlinien geplant werden, dann müßten dem Bebauungsplanverfasser die notwendigen Unterlagen geliefert werden.

Auf sich selbst angewiesen, haben nun verschiedene der Teilnehmer sich auch an der Lösung schwebender Verkehrsfragen im Innern Berlins versucht; es ist ohne weiteres zuzugeben, daß dies besonders verlockend erscheinen mußte, weil hier in der Tat manches versäumt worden ist — immerhin handelt es sich dabei mehr um Einzelfragen, die nur von Fall zu Fall beantwortet werden, und da sie fast stets mehr oder minder gewaltsame Lösungen mit sich bringen und damit große Geldmittel erfordern, auch noch nachträglich leichter gelöst werden können, als die Sanierung etwa einer verpfuschten Bebauung. Bei der großen Zahl zusammenhangloser, auf der üblichen Ausnutzung beruhender Bebauungspläne ist deshalb der Hauptton auf eine zweckmäßige und das heißt im höheren Sinne auf eine sozial und ästhetisch befriedigende Bebauungsmöglichkeit zu legen, um überhaupt noch einmal vom Mietskasten da draußen loszukommen, zu einer vernünftigen Aufteilung des Geländes insbesondere für Kleinwohnungen — über drei Viertel aller Wohnungen sind Kleinwohnungen — zu gelangen.

In unserer Betrachtung darf ich wohl um so mehr von einem tieferen Eingehen auf die Verkehrsfragen Abstand nehmen, als sie noch in späteren Vorträgen von Meistern der Verkehrstechnik behandelt werden sollen. Auf eins möchte ich aber noch hinweisen, auf die merkwürdige Übereinstimmung nämlich der Grundgedanken, von denen drei der preisgekrönten Entwürfe, die sich näher über die Verkehrsfragen verbreitet haben und bis zu einem gewissen Grade noch ein vierter angekaufter bei ihren Vorschlägen ausgegangen sind. Sie fordern:

1. die Durchführung des Fernverkehrs von Süden nach Norden quer zur west-östlich verlaufenden Stadtbahn;
2. die Zusammenfassung des Vorortsverkehrs einmal zwischen Potsdamer und Stettiner Bahnhof, zum anderen zwischen Görlitzer und Lehrter Bahnhof.

Da hinter diesen Vorschlägen Namen und Gesellschaften von Ruf stehen (Hochbahngesellschaft, Havestedt & Contag, Professor Blum, Oberingenieur Petersen, Eisenbahnunter-

nehmer Sprickerhoff), so dürfte diese Übereinstimmung wohl den Wunsch rechtfertigen, daß alle noch schwebenden Verkehrspläne in jenem Sinne einer Nachprüfung unterzogen werden. Am ehesten würden wir so zu einem einheitlichen Verkehrsplan kommen. — Im übrigen beschränke ich mich auf die Punkte 1, 2 und 3 des Wettbewerbsprogramms, also auf die Möglichkeiten, die uns in bezug auf die organische Zusammenfassung Groß-Berlins zu einem einheitlichen Ganzen, auf die verschiedenartige Bebauung seiner einzelnen Teile, auf die Ausgestaltung des sogenannten Wald- und Wiesengürtels, sowie auf die monumentale und künstlerische Seite überhaupt.

Auffallen kann es übrigens nicht, daß die Entwürfe von so verschiedenen Gesichtspunkten aus aufgestellt, nach so verschiedenen Richtungen hin mehr oder minder ausführlich bearbeitet worden sind. Bot doch das Programm selbst nur einen sehr weit gefaßten Rahmen, sowohl dem Umfange, als auch dem Inhalte der Aufgabe nach; war es doch zu unbestimmt, zu wenig scharf umrissen, fast uferlos — und konnte es auch nicht anders sein! Ahnten seine Verfasser doch wohl selber kaum, wieviel der Grundlinien aufzufinden seien, wohin sie gehen, wie sie sich entwickeln, überschneiden und durchkreuzen, an welchen Zielpunkten sie endigen würden. Der Wettbewerb selbst hat erst das Programm geklärt und ist deshalb nur als eine Vorarbeit anzusehen, die weitere Arbeiten, u. U. auch im Wege des Wettbewerbes nach sich ziehen wird! Kam es doch vor allem hauptsächlich darauf an, daß die bisher von Tiefbauämtern, Bau- und Bodengesellschaften, von Spezialisten und Praktikern fast allein und getrennt behandelten Städtebaufragen einmal von — das Ganze überschauenden — Künstleraugen geprüft wurden! Wenn im Programm die Durchführbarkeit der Vorschläge betont worden ist, so sollte damit von vornherein phantastischem Überschwang vorgebeugt, nicht aber eine unmittelbare Ausführbarkeit gefordert werden.

Unsere Betrachtung gilt nun nicht einer einfachen Besprechung der einzelnen Wettbewerbspläne, sondern der Heraushebung des Durchführbaren aus diesen Plänen, wenn auch nicht immer des unmittelbar Ausführbaren. Denn Städte werden nicht in Jahren, sie werden in Jahrzehnten für Jahrhunderte gebaut. Was uns heute noch undurchführbar erscheint, ist es vielleicht schon in zehn oder zwanzig Jahren. Wir dürfen uns dabei nicht auf einen zu schmalen Standpunkt stellen, auf einen zu engen Horizont beschränken. Wir haben nicht nur den Aufgaben der Gegenwart zu genügen, sondern auch — die der Zukunft vorahnend — Möglichkeiten zu ihrer späteren Durchführung vorzubereiten. Der Ausdruck Durchführbarkeit ist deshalb von einem höheren Gesichtspunkte aus zu verstehen!

Hatte doch der Gedanke des großartigsten der Wettbewerbsentwürfe, die Garnisonen aus Berlin heraus nach den Übungsplätzen zu verlegen, um die jetzt von Kasernen und Exerzierplätzen eingenommenen Flächen anderen Zwecken dienstbar zu machen, einer monumentalen Bebauung zuzuführen, schon Zweifel an seiner Durchführbarkeit wachgerufen — und bald darauf lasen wir in den Zeitungen, daß die Heeresverwaltung in der Tat mit der Absicht umgeht, das II. Garde-Dragoner-Regiment nach Döberitz zu verlegen, um die Kasernen in der Belle-Alliance-Straße für mehrere Millionen zu verkaufen. Damit wäre der Augenblick zum Eingreifen schon gekommen; um der vollen Durchführung des Gedankens aber den Boden zu bereiten, fehlt es uns leider an einer Organisation. Schon der verstorbene Architekt August Orth, der geistige Urheber der Berliner Stadtbahn und der erste, der in Berlin überhaupt seit langer Zeit wieder Städtebaufragen großen Stils aufgeworfen und mit Nachdruck verfochten hat, hatte vor einer Reihe von Jahren immer wieder die Bildung einer Kommission befürwortet, in der die obersten Reichs- und Staatsbehörden, die politischen und kirchlichen Gemeinden, Akademien und Vereine Vertreter zu entsenden hätten, um eine Art Monumentalbaukommission — wie in München — zu bilden, eine Kommission, die dann dem Großberlinischen Städtebauamte zur Seite zu treten hätte, um eine volle Einheitlichkeit im künstlerischen Gefüge der Weltstadt, namentlich auch in bezug auf ihren Schmuck, zu erzielen.

Berlin hat sich wie viele andere Städte ringförmig erweitert. Die Ringstraße, ohne die man sich in weiten Kreisen eine moderne Stadt gar nicht vorstellen kann, ist aber nicht eine Eigentümlichkeit der Stadterweiterung an sich, sondern nur die rein äußerliche Folge der ringförmigen Geschlossenheit der mittelalterlichen Stadt und der späteren Festungsstädte. Wohl erscheint sie als das zunächst bequemste Auskunftsmittel. Der Ring um die frühere Akzisemauer Berlins herum war leicht gezogen; später sind noch einige Halb- oder Dreiviertelringe hinzugekommen, damit hat man geglaubt schon ein übriges getan zu haben! Doch keine Radiale von Bedeutung, keine Erweiterung der alten Landstraßen ist hinzugekommen, so daß gerade diese jetzt in den Vororten oft wahre Engpässe bilden. Als der weitschauende Landrat von Stubenrauch als erster die frühere Berlin-Potsdamer Chausse zu einer Hauptverkehrsstraße ausbauen ließ, war er in manchen Augen dem Größenwahn nahe — und wie armselig kommt uns heute schon diese sogenannte „Prachtstraße“ vor! Dichtgefüllte Radialen, leere Ringe und endlich Straßendurchbrüche allerorten! Dies sind die fast unvermeidlichen Folgen ringförmiger Stadterweiterungen.

Was wir brauchen sind also Hauptverkehrsstraßen, die weit ins Land hinein ausstrahlen und an denen entlang sich neue Stadtteile ansetzen sollen; zur Verbindung mit dem alten Stadtkerne bedarf es dann nur weniger Eingriffe, die aber um so bessere Lösungen zulassen. Großstädtischer Verkehr bewegt sich nicht im Kreislaufe, sondern pendelt von außen zur Stadtmitte und umgekehrt hin und her! Erst in zweiter Linie kommen die einzelnen Pendelbahnen miteinander verbindenden Zwischenglieder! Und dies ist gut, namentlich auch, wie schon angedeutet, im Hinblick auf das Stadtbild und die Erhaltung des Gewordenen in der Altstadt. Neue Mittelpunkte sind zur Sammlung der Bebauungsansätze, zur Bildung fest umrissener Stadtgruppen notwendig, als Nebenmittelpunkte neu sich bildender Stadtteile, die sich der Altstadt als dem Hauptkerne unterzuordnen, anzupassen haben, um wieder zu einem charaktervollen Gesamtumrisse zu kommen. Denn eine lose, über das Weichbild beliebig zerstreute Bebauung verwischt auch das alte Stadtbild. Dazu kommen für die Großstadterweiterung die diese Nebenmittelpunkte mit der Stadtmitte verbindenden Strahlstraßen als feste Rückgrate, zur organischen Gliederung des sonst gleichförmigen Mischmasches einer stetig voranmarschierenden Ringbebauung. Eine scharfe Unterscheidung der Hauptverkehrslinien von den Wohngegenden ist im großen so notwendig,

wie im kleinen die Unterscheidung von Verkehrsstraße und Wohnstraße überhaupt.

Dieser Heraushebung der Hauptverkehrslinien hätten auch die Bestimmungen der Bauordnung zu entsprechen. Denn an ihnen entwickeln sich andere Bodenwerte als in den Wohngegenden, und den Bodenwerten folgend ist die Ausnutzung des Baugeländes abzustufen. Demnach ist an ihnen eine höhere, geschlossene Bauweise zulässig, wenn im übrigen auch die Bebauungsdichte nach außen hin sinkt.

Von einem etwas anderen, wenn auch verwandten Gedanken ausgehend, habe ich auf Veranlassung desselben Herrn von Stubenrauch in einer Ideenskizze versucht, einem Gesamtbebauungsplane für das Forstgelände und die angrenzenden Ortschaften an der Görlitzer Eisenbahn und zwar an jeder Seite der Eisenbahn eine solche Verkehrsstraße als Rückgrat zu geben, Straßen von je 50—80 m Breite, die einerseits die Verbindung mit Berlin herstellen, andererseits aber die Fortentwicklung nach außen leiten und überdies als Parkstraßen ausgestaltet, die als öffentliche Grünanlagen in den einzelnen Gemeinden zu erhaltenden Waldreste untereinander verbinden sollen.

Der Verfasser des Entwurfes „Odin" hat unter Mitbenutzung vorhandener Straßen gleich ein großes Netz von Hauptradialen über Groß-Berlin gelegt von 40—80 m Breite. Auch in dem Entwurfe „Urbi et orbi" werden 85 m Mindestbreite für die Hauptring- und Radialstraßen gefordert, für die übrigen Straßen des Hauptnetzes immer noch 40—60 m. Demgegenüber ist Hermann Jansen, der mit der ersten Hälfte der zusammengelegten beiden ersten Preise ausgezeichnete Architekt, in maßvollen Grenzen geblieben, indem er nur fünf Hauptstrahlen annahm von je 60 m Breite, darunter die bekannte Döberitzer Heerstraße — AUSFALLSTRASSEN genannt. Die zweite soll unter Benutzung der Belle-Alliance-Straße nach Zossen, eine dritte von der Stadtmitte durch den Südosten zur Wuhlheide, eine vierte durch den Nordosten und die Industrieviertel Weißensees und schließlich die fünfte über Moabit durch die Jungfernheide nach Tegel und dem nördlichen Teil des künftigen Berliner Waldgürtels führen. Diese stellen die mindest notwendigen Radialen dar. Es würde nicht schwer fallen, noch eine sechste (Kurfürstendamm—Potsdam) und siebente hinzuzufügen, und wahrscheinlich werden es in Zukunft noch mehr werden. Fest steht damit zunächst nur der Gedanke, von dem nicht so leicht wieder abzukommen sein wird.

Auch derartige Straßen müssen von einheitlicher Stelle aus geplant und gebaut werden. Wenn uns trotz dem großen Zuge noch so manches nicht an der Döberitzer Heerstraße gefällt — der scharfe Knick im Längsprofil vor dem Anstieg zum Reichskanzlerplatz, die Bebauung an der Kreuzung mit der Ringbahn, Form und Abschluß des Reichskanzlerplatzes selbst und die unruhige Wellenbewegung der geraden Strecke durch den Wald — so liegt dies eben daran, daß bei diesem Bau wohl von Anfang an eine einheitliche Leitung gefehlt hat.

Eine gewiße Schwäche im Jansenschen Plan bildet der gleichzeitig mit oder trotz den Radialstraßen herausgearbeitete Gedanke einer Um- und Durchgürtelung des Weichbildes sogar in mehrfacher Wiederholung durch Ringbahnen. Auch für die Vorortbahnen gilt dasselbe, wie für die großen Strahlstraßen; soll der Verkehr schnell und billig sein, so kann er sich zunächst nur in radialer Richtung bewegen. Da wird es dann dem Vorörtler begegnen, daß, wenn er von Zehlendorf nach Marienfelde will, er am besten über Berlin oder einen vorher gelegenen Kreuzungsbahnhof fährt. Der Ringverkehr ist eben ein sehr viel geringerer und weniger lohnender, so daß für ihn z. B. noch lange Zeit hindurch eine Straßenbahn genügen wird, wenn die Radialstrecken längst schon Schnellbahnen geworden sind.

Zum Vergleiche und zugleich der allgemeinen Übersicht wegen verweise ich auch auf den Verkehrsplan der Herren, die mit der anderen Hälfte der zusammengelegten beiden ersten Preise ausgezeichnet worden sind (Professoren Brix und Genzmer in Verbindung mit der Hochbahngesellschaft). Endlich noch auf einen Übersichtsplan des Regierungsbaumeisters Kritzler und ein wirkungsvolles Schaubild des Architekten Albert Gessner. (Forts. folgt.)

BEBAUUNGSPLAN FÜR DAS BIEGENVIERTEL IN MARBURG A. D. LAHN.

Von Stadtbaurat BEWIG, Marburg a. d. Lahn. Hierzu Abbildungen auf Tafeln 1 und 2.

Unter den bereits in der Bebauung begriffenen Teilen der Stadterweiterung besitzt das sog. Biegenviertel eine besondere Bedeutung durch seine Lage. Die Lahn durchläuft die Talebene Marburgs in zwei flachen Bögen, in deren Mitte sie dicht an den die Altstadt tragenden Bergkegel herantritt; der nördliche davon umfaßt das Biegenviertel, über welches der Blick auf die nördliche Altstadt von der gegenwärtigen Weichbildlinie (Bahnlinie) aus hinwegschweift. Das frühere unvergleichliche Bild ist schwer beeinträchtigt worden durch die bisher ausgeführte Bebauung des Biegenviertels, insbesondere der jetzt nahezu zusammenhängend bebauten Strecke der Biegenstraße zwischen Deutschhaus- und Savignystraße, mit vier- und fünfstöckigen Häusern; nachteilig wirkt auch die eintönige Geradlinigkeit der rund 600 m langen (in der vorherrschenden Windrichtung liegenden) Straße, sowie die harte Linienführung der Straßen, welche mit der den Umriß bildenden Promenadenstraße am Lahnufer schiefwinklig zusammenschneiden; durch die bisher beabsichtigte offene Bebauung der Uferstraße würde dieser Anblick endgültig werden; im Straßenbild der Biegenstraße selbst war besonders der ungehinderte Blick nach Norden auf die jenseits der Lahn liegenden Lokomotivschuppen der Staatseisenbahn störend, ebenso der Anblick der Hinterfronten der Biegenstraße, welchen man vom Botanischen Garten und der den Mühlgraben östlich davon begleitenden Grimmstraße hatte, welche gleichfalls der offenen Bebauung vorbehalten war. Mit Recht waren diese Verhältnisse durch die vor zwei Jahren im „Kunstwart" erfolgten Veröffentlichungen des Kunsthistorikers an der hiesigen Universität Professor Bock als eine Zerstörung des Stadtbildes gekennzeichnet worden.

Unter den Maßnahmen für die Milderung dieser Nach-

teile steht in erster Linie die Beschränkung der Höhe für den zusammenhängend noch unbebauten südlichen Teil der Biegenstraße und ihrer Seitenstraßen auf höchstens zwei Obergeschosse, wie sie durch das Ortsstatut gegen Verunstaltung festgelegt ist; hierdurch wird erreicht, daß der Blick von Osten auf die Bergstadt, insbesondere auch die Umgebung der Universität und die Terrassenwirtschaften für den Rest des Stadtteils erhalten bleibt.

Eine Abschwächung der übertriebenen Höhe der bebauten Teile des Biegenviertels in der Wirkung, sowie eine Verdeckung der Hinterfronten und der schiefwinkligen Verschneidungen soll herbeigeführt werden durch die Randbebauung mit ein- bis zweistöckigen Einfamilienhäusern in geschlossener Bauweise, wie sie das Ortsstatut gegen Verunstaltung für die noch zu bebauenden Teile der Uferstraße und der Grimmstraße vorsieht. Diese soll auch in den in Betracht kommenden Teilen der Südstadt durchgeführt werden, so daß, wenn auch mit Unterbrechungen, die Stadt auf dem rechten Lahnufer für den mit der Eisenbahn Vorüberfahrenden und den Spaziergänger auf den Anhöhen links der Lahn mit einem Kranze freundlicher niedriger landhausartiger Gebäude eingefaßt erscheint.

Die Eintönigkeit im Straßenbilde der Biegenstraße selbst läßt sich außer durch die bereits ausgeführte Krümmung in der Linienführung am Nordende in Verbindung mit der Baumpflanzung der Uferstraße, besonders im südlichen Teile des Straßenzuges, noch wesentlich mildern, wie das in den hier wiedergegebenen Entwürfen zum Ausdruck kommt, deren Durchführung gegenwärtig in die Wege geleitet wird.

Als günstiger Umstand kommt hier zu Hilfe die Absicht der katholischen Gemeinde, auf einem an der Ecke der bisherigen verlängerten Savignystraße und der Biegenstraße erworbenen Gelände eine Pfarrkirche zu errichten. Es ist allerdings nötig, daß Kirchengemeinde und Stadtverwaltung einmütig zusammenwirken; es besteht die Absicht, der Kirchengemeinde das Eingehen auf die Wünsche der Stadt dadurch zu erleichtern, daß an der Südseite der Kirche ein Platz angeordnet wird. Marburg ist arm an Plätzen; das erklärt sich aus der bergigen Lage. Um so weniger darf versäumt werden, in der Talstadt in geeigneter Lage Plätze anzulegen; einem praktischen Bedürfnis wird der Platz an dieser Stelle insofern entsprechen, als er an der natürlichen zukünftigen Hauptverkehrsader, die Nord- und Südstadt mit ihren beiden Bahnhöfen zu verbinden bestimmt ist, liegt, gute Verbindung sowohl mit der Altstadt als auch der auf der linken Lahnseite geplanten Stadterweiterung bekommt und dadurch wie von vornherein dazu bestimmt erscheint, als Ableger des für die jetzige Größe der Stadt längst zu kleinen und nur beschränkt erweiterungsfähigen alten Marktplatzes am Rathause zu dienen. Der Vorschlag der Stadtverwaltung geht nun dahin, den Hauptturm der Kirche in die Straßenflucht zu rücken, so daß er für den höher bebauten Teil der Biegenstraße den Abschluß bildet. Um für den Anblick von Süden her diese Wirkung noch zu verstärken und den Blick auf die Kirche hinzulenken, soll in diesem Teile der Straße die westliche Baufluсht um 5,0 m zurückgezogen werden, so daß sich hier neben dem eigentlichen Bürgersteig noch ein Kiesweg für Fußgänger vor den mit Sicherheit hier zu erwartenden Geschäftshäusern ergibt; es wird beabsichtigt, diesen Streifen mit niedrigen breit unterbrochenen Mauern einzufassen und auf diesen die Straßenlaternen aufzustellen.

Die Nordfront der Kirche wird von dem Nachbargrundstück der Biegenstraße so weit abgerückt, daß die dort bereits vorhandene Fensterfront unbeeinträchtigt bleibt; der Zwischenraum wird durch einen Laubengang geschlossen. Die Westfront der Kirche wird eingebaut; es schließen sich daran die Pfarrgebäude derart, daß vor der Westfront ein Vorplatz entsteht, auf welchem die Aufstellung einer Mariensäule gedacht ist; die Regelung der Eigentumsverhältnisse wird es ermöglichen, daß der im Besitze der Kirchengemeinde zu belassende Vorplatz als Luftraum den angrenzenden Häusern zugute kommt, welche aber außerdem einen in die architektonische Durchbildung einzubeziehenden Hofraum erhalten. Die Fenster dieser Gebäude, welche auf dem Grundeigentum der Kirchengemeinde errichtet werden, gehen also entweder auf öffentliche Straßen oder auf nicht zu bebauende Flächen von straßenmäßigem Charakter. Der Vorplatz ermöglicht in Verbindung mit den überbauten Durchgängen, welche unmittelbar an die Westfront anschließen, sowie der Laubenganganlage an der Biegenstraße, daß die Prozessionen die Kirche ganz innerhalb des Kirchengrundstückes umschreiten können.

Es besteht begründete Hoffnung, daß die Beteiligten auf dem aussichtsvollen Wege des Einvernehmens weiter vorgehen werden, und daß die Aufgabe im beiderseitigen Nutzen einer befriedigenden Lösung entgegengeführt wird.

BOSNISCHE STÄDTE.

Von JOSEF POSPÍŠIL, Architekt, Sarajevo. — Hierzu Tafeln 3 bis 5 und Textbild 1.

Die eigenartige Schönheit der bosnischen Städte verfehlt nie ihre Wirkung auf den das Land besuchenden Fremden, und mag dieser mit noch so hoch gespannten Erwartungen seine Reise in die neuen Balkanprovinzen der Habsburger Monarchie antreten. Es ist aber nicht so sehr das „Orientalische“, wie vielfach behauptet wird, was den bosnischen Städten ihren eigenartigen Reiz verleiht, es ist auch nicht die Mischung der westlichen mit den östlichen Lebensanschauungen, deren Verkörperung wieder andere in den bosnischen Städten entdeckt haben wollen. Ihr Zauber beruht auf ganz anderen Eigenschaften und ist leider so flüchtiger Natur, daß er in kürzester Zeit der Vergangenheit angehören wird, und schon die nächste Geschlechtsfolge nicht imstande sein wird, sich auch nur ein annäherndes Bild ihrer heutigen Schönheit zusammen vorzustellen, wenn nicht noch im letzten Augenblicke alle berufenen Faktoren alles daransetzen, um für die künftigen Geschlechter zu retten, was sich noch retten läßt.

Die bosnischen Städte, deren Schönheit zum großen Teile in ihren herrlichen Lagen begründet ist, üben ihre Wirkung doch nicht durch diese allein und auch nicht etwa durch großartig angelegte und architektonisch durchgebildete Monumentalbauten, weil solche in ihnen so gut wie unbekannt sind. Sie sind vielmehr nichts mehr und nichts

Abb. 1.

weniger, als auf unsere Tage herübergerettete Dokumente mittelalterlicher Kultur auf der Balkanhalbinsel, und ihr eigenartiger Reiz ist insbesondere in diesem Umstande bgründet.

Als Bosnien im 15. Jahrhundert seine Selbständigkeit an die Türkei verloren hatte, da mag die islamitische Herrenreligion Mohammeds noch stark genug gewesen sein, auch kulturell für die unterjochten christlichen Balkanländer — im Innern der Halbinsel, niemals aber für die unter venezianischem Einfluß stehenden Küstengebiete — einen Gewinn zu bedeuten. Ihre Spannkraft ließ aber bei den ersten kriegerischen Mißerfolgen ihrer Bekenner und den inneren Wirren derart nach, daß die Herrschaft des Halbmonds in der Folge nicht bloß alle kulturfördernde Kraft eingebüßt hatte, sondern auch jedweden äußeren Antrieb einer weiteren kulturellen Entwicklung von ihren Ländern fernhielt. Die überschüssigen geistigen Kräfte aber, welche sonst unter gleichen Umständen schon aus den gegebenen Verhältnissen heraus zweifellos einen gewissen Fortschritt hervorgebracht haben würden, haben sich bei dem kriegerischen Geiste der Bevölkerung und den sich stetig ergebenden Anlässen zu seiner Betätigung in Bürgerkriegen aufgebraucht, wenn sie sonst durch keine äußeren Verwicklungen in Anspruch genommen waren.

Diesen Umständen haben wir es also hauptsächlich zu danken, daß in den zwei schönen Ländern, in Bosnien und in der Herzegowina, im Jahre 1878, als die österreich-ungarische Armee die Save überschritten hatte, die Bevölkerung mit ihrer Lebensweise ihren Lebensanschauungen und Gebräuchen nach, den mittelalterlichen Zuständen angehörte, ohne jedoch selbst jemals die Höhe der europäisch mittelalterlichen Kultur erreicht zu haben. Ja, die Behauptung dürfte noch richtiger und durchaus nicht übertrieben sein, daß der Kulturzustand des größeren Teils der einheimischen Bevölkerung der beiden Länder auch heute noch geradezu an biblische Zustände erinnert.

Die Lehre Mohammeds hat, als die Religion des herrschenden Teiles der Bevölkerung, nicht bloß auf die Denkungsweise und die Gestaltung der sozialen Zustände und Lebensführung der eigenen Bekenner, sondern mittelbar auch auf die gesamte Bevölkerung eingewirkt, und sie hat, wahrscheinlich infolge des langanhaltenden Stillstandes der Kulturstufe der Bewohner Bosniens über ihr Gemüt, über ihr Tun und Schaffen, ja über ihre ganzen Siedelungen und Städte den Schleier einer schwermütigen Stimmung gebreitet.

Es kann wohl möglich sein, daß in diesem Jahrhunderte dauernden Verhältnisse der gegenseitigen Sichergänzung der Natur des Landes mit ein Teil an diesem Zustande zukommt; merkwürdig bleibt diese Stimmung immer, welcher sich kein emfindlicheres Gemüt auch heute noch entziehen kann, wo der ursprüngliche Zustand der Städte und sonstiger Ortschaften der Hauptsache nach erhalten blieb.

Das innige Verhältnis zwischen der Bevölkerung und der sie umgebenden Natur konnte sich hier um so mehr vertiefen, als es durch keine äußeren Einflüsse gestört wurde, und dieses innige Verhältnis konnte es allein zuwege bringen, daß die bosnischen Städte trotz ihrer losen Struktur und bei weniger als handwerksmäßiger Ausführung der einzelnen Bauten eine feinst empfundene Ergänzung der Natur selbst bedeuten und von diesem Gesichtspunkte aus auch für die moderne Städtebaukunst, insbesondere aber für die Anlage der Gartenstädte, als mustergültig hingestellt zu werden verdienen.

Der Kulturzustand, welcher diese Städtebilder hervorbrachte, durfte übereinstimmen mit jenem, welchen offenbar Henrici vor Augen hatte, als er in seiner Abhandlung über „Volkskunst“ sagte:

> „An eine Volkskunst, wie sie Mielke*) zu ersehen scheint, knüpfen sich noch andere Bedingungen, die wohl schwerlich jemals wieder erfüllt werden können. Es ist die Stetigkeit der Verhältnisse und die Abgeschlossenheit der Stämme und Landschaften, innerhalb deren Grenzen gewisse Techniken und Kunstformen ganze Geschlechtsfolgen hindurch gepflegt werden können, ohne namhafte Beeinflussung von außen und ohne eigenes Verbreitungsbedürfnis. Es ist ferner die materielle Unabhängigkeit solcher Landschaften vom Weltverkehr, die Fähigkeit der Völkerschaften, in engem Kreise wohlhäbig zu existieren, allein durch die Erträgnisse des eigenen abgegrenzten Bodens. Das ist nicht mehr und kommt schwerlich wieder zurück.“

Meines Erachtens ist es Henrici schwerlich in den Sinn gekommen, daß es solche Gegenden in Europa bis auf den heutigen Tag geben könnte.

Die Harmonie der bosnischen Städtebilderspiegelt ganz getreu das seelische Gleichgewicht ihrer Erbauer und Bewohner wieder, welches wiederum als eine Frucht der vorerwähnten kulturellen Zustände hingestellt werden kann: Die seelische Harmonie und die Höhen der Kultur wohnen leider auf entgegengesetzten Polen.

Da ich nun den Geist geschildert hatte, welcher die bosnischen Städtebilder hervorgebracht hatte, erübrigt mir wenig mehr als Erklärung der beigeschlossenen Bilder zu

*) K. Henrici bespricht in dieser Abhandlung das Werk von Mielke über Volkskunst.

sagen; auf einen Umstand will ich mir aber erlauben ganz besonders aufmerksam machen.

Wie schon aus den angeschlossenen Bildern ersichtlich ist, stehen die bosnischen und herzegowinischen Städte unzweifelhaft in stark ausgeprägten Wechselbeziehungen zu den sie umgebenden Landschaften, nämlich, die einzelnen Bauten dieser Städte und folglich diese letzteren selbst, sind offenbar nicht bloß dafür bestimmt, ihren Bewohnern Schutz und Obdach zu gewähren, sie erfüllen also nicht bloß diese ihre ursprüngliche Bestimmung, sondern sie ermöglichen ihnen gleichzeitig infolge ihrer sorgfältig gewählten und bevorzugten Lagen freien Ausblick in die weiteste Umgebung, ohne jedoch diese ihren Nachbarn zu benehmen. Die Folge davon ist die, daß sich die Häuser der bosnischen Städte an Berglehnen und Abhängen amphitheatralisch aufbauen, und zwar stets so, daß von ihnen aus wichtigere Flußgelände, Straßenzüge oder kleine Ebenen bequem übersehen werden können. Sie bilden also mit der sie umschließenden Landschaft, mit ihr derart räumlich in Zuhammenhang gebracht, ein untrennbares Ganzes. Ob nun die Ursachen hierzu in Fragen der eigenen Sicherheit oder in der Befriedigung persönlicher Neigungen zu suchen sind, das eine steht zweifellos fest, daß die äußere Gestaltung der bosnischen Städte für ein hochentwickeltes Räumgefühl ihrer Erbauer Zeugenschaft ablegt. Um zu zeigen, daß sie sich von diesem Raumgefühl auch bei der Anlage der einzelnen Häuser, der Straßen und Plätze leiten ließen, will ich an anderer Stelle und an der Hand des von mir gesammelten Materiales „Das bosnische Haus, einzeln und im Straßenbilde" von dieser nicht unwichtigen Seite beleuchten.

Es sei weiter noch darauf hingewiesen, daß die bosnischen Städte in den steilen, stark ausladenden und mit Holzschindeln gedeckten Dächern ihr auffallendste Eigenart besitzen; dabei sind die einzelnen Häuschen, welche fast durchweg einstöckig sind, im Erdgeschoß von Lehmziegeln ausgeführt, während das Obergeschoß ein in Holz gefügter und ebenfalls mit Lehmzigeln ausgemauerter Riegelbau ist. Dagegen ist der Baustoff der Häuser in den Städten Herzegowinas, entsprechend dem Landescharakter; Stein und die Eindeckung der bedeutend flacheren Dächer ist in der Regel mit italienischen Hohlziegeln bewerkstelligt. In Sarajevo weisen die älteren Bauten und Stadtteile die bosnische, steile Dachform auf, während die jüngeren schon mehr der herzegowinischen Form neigen. Dieser Umstand scheint darin begründet, daß in letzter Zeit nicht mehr genügend guter Stoff für die Herstellung der Holzschindeldeckungen in der Nähe von Sarajevo zu bekommen war, was auch durchaus zutreffend ist, da unter der türkischen Herrschaft die Wälder auf weite Entfernungen von der Hauptstadt nach und nach gänzlich ausgerottet wurden.

Damit erachte ich die Darstellung der bosnischen und herzegowinischen Städte für erschöpft und glaube, mir jede weitere Beschreibung und Erklärung der beigegebenen Abbildungen ersparen zu können.

Die Zahl schöner Städtebilder aus Bosnien und Herzegowina ist mit den hier wiedergegebenen keineswegs erschöpft; es wäre vielmehr möglich, eine schier endlose Reihe derselben zusammenzustellen. — —

Nach dem Vorausgeführten wird es nun jeder begreiflich finden, welche Schwierigkeiten es kosten wird, die Schönheit der bosnischen Städte der Zukunft zu erhalten: Eine Stadt spiegelt immer den Geist und die Kulturhöhe ihrer Einwohner wieder. Es entsteht also nun die Frage: Wie wird man in diesem Falle das äußere Bild festhalten können, wo der ins Land und seine Städte einziehende moderne Geist der klaren Berechnung die über den bosnischen Tälern lagernden Nebel schwermütiger Träumerei — welche den Geist dieser Städte ausmacht — für immer verscheucht? Wird es überhaupt möglich sein, einerseits dem Fortschritte, andererseits aber einem planmäßig durchzuführenden Heimatschutz gerecht zu werden?

Es ist höchste Zeit, daß es klar wird, wie ein solcher in Angriff zu nehmen und durchzuführen wäre, denn nahezu jeder Tag bedeutet den Verlust eines unersetzlichen, weil nicht wieder zusammenzubringenden Stadt- oder Landschaftsbildes.

Die Schwierigkeiten sind dadurch noch größer, weil die Einheimischen den ererbten Kulturwerten nach ihren Vorfahren bisher meist verständnislos gegenüberstehen, während die Eingewanderten bis auf seltene Ausnahmen die Notwendigkeit eines planmäßigen Heimatschutzes für Bosnien noch nicht eingesehen haben; es scheint ihnen aber auch am nötigen Ernst und Gefühl zu mangeln, welche sie befähigen würden, in das Gesehene die nötige Logik zu bringen, auf daß es ihnen zum Quell höheren Lebensgenusses werden könnte.

Unter solchen Umständen ist es nur zu begreiflich, daß jeder, der durch Vorträge und Zeitungsaufsätze für die möglichste Schonung und Erhaltung der reizenden bosnischen Städtebilder eintritt, Gefahr läuft, für einen Schwärmer erklärt zu werden, der den festen Boden unter den Füssen verloren hatte.

Man darf andererseits aber auch nicht übersehen, daß die Grundbegriffe des Heimatschutzes und der Denkmalpflege bisher nicht überall zum Gemeingut geworden sind, wie es in Deutschland der Fall ist, wo einzelne, Vereine und Staatsverwaltungen in deren Betätigung miteinander wetteifern. In Österreich wird erst um die Anerkennung der Notwendigkeit einer planmäßigen Denkmalpflege eigentlich noch gekämpft, und zwar gleich nach zwei Fronten: den ganz Alten ist sie in der neuzeitlichen Auffassung zu modern, und den ganz Jungen und ihren Häuptlingen überflüssig, weil auf Erhaltung von Erzeugnissen früherer Kultur- und Kunstepochen gerichtet.

Es ist aber nichtsdestoweniger eine Pflicht, welche uns allen die Höhe der eigenen Kultur auferlegt, die Zeugen früherer Zeiten vor Zerfall und Zerstörung zu bewahren, wo wir sie immer finden. Zu diesen Zeugen gehören aber vor allem anderen die Stadtanlagen und eigenartige Baulichkeiten überhaupt, weil in diesen der Geist ihrer Schöpfer so deutlich ausgesprochen ist, wie ihn uns keine Schilderung wiederzugeben vermag. Es ist unsere Pflicht, dafür zu sorgen, daß es den rechtmäßigen Erben, den Kindern des Landes, wenn sie einst unter der Vormundschaft der neugeschaffenen Verhältnisse die kulturelle Großjährigkeit erlangt haben werden, ermöglicht wird, auf sich den Geist der von ihren Vätern ererbten Kulturwerte unmittelbar einwirken zu lassen. Sie, welche auch die weitaus größte Aufnahmefähigkeit für den Geist ihrer Väter besitzen dürften, haben in erster Linie das Recht, aus dieser Berührung einen Ansporn und eine Befruchtung ihrer geklärten Lebensanschauungen im Geiste der eigenen Vor-

fahren zu erwarten. Ermöglichen wir ihnen dies, dann ermöglichen wir ihnen gleichzeitig einen Akt der Ehrfurcht und erfüllen nebstdem eine Kulturaufgabe, welche in sich selbst den größten Lohn finden wird.

Ich möchte, daß es mir gelungen wäre, mit den vorstehenden Ausführungen auch die Teilnahme der reichsdeutschen Kreise für einen Gegenstand zu wecken, welcher dieser Teilnahme zweifellos wert ist; ich möchte es schon deshalb, weil bei ihnen die Denkmalpflege und der Heimatschutz zur kulturellen Notwendigkeit geworden ist. Ich halte es aber andererseits für die Pflicht der österreichischen „Zentralkommission zur Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale“ in Wien zur Frage der Erhaltung der bosnisch-herzegowinischen Städtebilder ehestens Stellung zu nehmen, ehe es durch überflüssige Erwägungen und Verzögerungen zu spät wird.

Über die Zuständigkeitsfrage zum Einschreiten seitens der „Zentralkommission“ braucht wohl nicht erst viel gesprochen zu werden, solange die neuen Reichslande selbst keine geordnete Kunst- und Denkmalpflege ins Leben gerufen haben. Die Zusammenstellung der für die Erhaltung der bosnischen Denkmäler ins Leben zu rufenden Kommission unter der Leitung der „Zentralkommission“ und Patronanz des gemeinsamen Finanzministeriums und der bosnischen Landesregierung könnte übrigens eine solche sein, daß allen allfälligen Einwendungen und Bedenken von vornhinein der Boden entzogen werden könnte; die Hauptsache ist wohl die, daß eine solche Körperschaft bestehe und ehestens mit ihren Arbeiten beginne.

Außerdem darf man wohl die Hoffnung aussprechen, daß in Hinkunft für die Entscheidung hierüber, was dem Charakter des Landes entspricht, und was demselben nicht entspricht, Personen bestellt werden, welche für eine solche Beurteilung die nötige Eignung besitzen. Auf diesen Umstand muß deshalb aufs nachdrücklichste aufmerksam gemacht werden, weil die in dieser Richtung geübte Praxis, wo sie in Bosnien von amtlichen Stellen ausgegangen ist, nichts weniger als einwandfrei genannt zu werden verdient.

Man hatte nämlich in Fällen, wo öffentliche Bauten mit größerem Kostenaufwand ausgeführt werden sollten, mit der zweifellos guten und lobenswerten Absicht, den Charakter des Landes zu wahren, „orientalisch“ gebaut (neues Rathaus in Sarajevo und andere Bauten im ganzen Lande). Zu diesen Zwecken hatte man den Architekten zwecks einschlägiger Studien nach — Ägypten und Kleinasien geschickt. Selbstverständlich war die Frucht dieses schlecht angebrachten Übereifers die, daß im Lande Bauten entstanden, welche ihrer äußeren Gestalt nach überall hinpassen könnten nur nicht nach Bosnien, wo sie den einheitlichen Charakter der betroffenen Städte und Stadtteile gänzlich zerstören.

Wenn ich zum Schlusse meiner Ausführungen noch bemerke, daß die hier wiedergegebene Ansicht von Travnik in ihrem ganzen Umfange nicht mehr besteht, weil vor einigen Jahren ein großer Teil dieser Stadt durch Feuersbrunst eingeäschert wurde, und wenn ich weiter ausführe, daß der hier abgebildete Stadtteil von Sarajevo durch einstweilen darin errichtete „moderne“ Neubauten stark entstellt wurde, so beweist das nur, wie hoch an der Zeit es ist, dieser fortschreitenden Zerstörung Einhalt zu tun.

Es ist selbstverständlich, daß auch das Eingreifen der „Zentralkommission“ nicht den gewünschten Erfolg haben könnte, wenn die Bauordnungen des Landes nicht das ihrige zum Schutze der bedrohten Stadtbilder beitragen werden. Die bisher gültige Sarajevoer Bauordnung soll durch eine neue, modernere, ersetzt werden. Hoffen wir also, daß sich dieselbe den Verhältnissen des Landes besser anpassen wird, als es bei der alten der Fall war, und zwar auch dann, wenn man die überflüssig und bis zum Überdruß hervorgekehrte „absolute“ Feuersicherheit aufgeben müßte. Die Zusammenstellung der Kommission, welcher die Durchberatung des neuen Baustatutes obliegt, berechtigt zu der Hoffnung, daß ästhetisch fühlende Fachmänner nicht gesonnen sein werden, immer und überall sich auf den Standpunkt von Feuerversicherungsagenten schieben zu lassen, wo es sich um ein innigeres Anschmiegen an den Landescharakter und nebstdem um nicht unbedeutende Verbilligung der Baukosten handelt! Vielleicht darf man auch hoffen — was in Bosnien nicht immer selbstverständlich ist — daß die Öffentlichkeit Gelegenheit bekommen wird, über den Entwurf der Bauordnung ihre Meinung abzugeben, ehe diese Gesetzeskraft erlangt haben wird.

Gelingt es nun, ein harmonisches Zusammenwirken der „Zentralkommission“ mit den Ortsbehörden zu erreichen, welches durch hinreichende Bestimmungen der neuen Bauordnungen noch unterstützt wird, dann darf man wohl annehmen, daß wenigstens die hervorragendsten Städtebilder in Bosnien und Herzegowina vor baldiger und sicherer Zerstörung gerettet werden.

NEUE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

Katalog der STÄDTEBAU-AUSSTELLUNG in London, verbunden mit der Städtebaukonferenz im Oktober 1910. London, Gedruckt von Wm. Clowes & Sons, Ltd.

Ein Schritt vorwärts im BERLINER STÄDTEBAU! Oder die Aufschließung des Schöneberger Südgeländes. Flugschrift IV des Ansiedelungsvereins Groß-Berlin. Preis 10 Pfg.

DIE PFLICHT DER GEMEINDE ZUR ENTEIGNUNG BEI VERSAGUNG DER ERLAUBNIS ZUM UMBAU VON DER FLUCHTLINIE DURCHSCHNITTENER GEBÄUDE NACH REICHSGERICHT. Von Hans Lindenberg, Köln.

Bekanntlich wird in Gemeinden Preußens die Erteilung der Erlaubnis zu oft dringend notwendigen baulichen Änderungen (Um- oder Ausbauten) teils grundsätzlich abgelehnt, teils davon abhängig gemacht, daß der Anlieger sich grundbuchlich verpflichtet, bei der Straßenerbreiterung hinter die neue Fluchtlinie zurückzutreten, d. h. also u. U. sein Haus, ob neu oder alt, abzureißen und wiederum aufzubauen, sobald die Gemeinde es verlangt, und zwar ohne Entschädigung hierfür.

Gegen dieses Verfahren wendet sich die Schrift. Sie stellt an der Hand der einschlägigen, einander ergänzenden Entscheidungen des Reichsgerichts fest, welche Rechte dem Anlieger bei Versagung der Umbau- oder Ausbauerlaubnis gegeben sind, und wie die Gemeinde zum freihändigen Erwerb oder in einfachem Verfahren zur Enteignung gezwungen werden

kann, wenn die Bauerlaubnis versagt wird. Sie weist die Vorteile, die dem Anlieger bei Kenntnis dieser Rechtsverhältnisse gegenüber der Gemeinde erwachsen, nach, indem sie u. a. darlegt, von welch erheblichem Einfluß die angeführten Reichsgerichts-Entscheidungen — deren Bedeutung und Tragweite seither in den Kreisen der Beteiligten noch unbekannt geblieben — auf die Preisbildung und Schätzung der Grundstücke in mit der Fluchtlinie belasteten Verkehrsstraßen überhaupt, und die bei Abtretungen zu zahlenden Entschädigungen im besonderen, für die Grundeigentümer, abweichend von den seither geltenden Anschauungen, für die Folge haben werden.

Für die Besitzer mit der Fluchtlinie belasteter Gebäude wird die Schrift, sowie die Verhältnisse heute liegen, in der Tat ein willkommener Helfer in der Not sein.

Zu beziehen gegen 2,10 Mk. frei vom Verfasser.

Das soeben erschienene Heft No. 16 der MITTEILUNGEN DER ZENTRALSTELLE FÜR WOHNUNGSREFORM in Österreich enthält als Einleitung einen längeren Aufsatz über die Mietverlustversicherung aus der Feder der bekannten sozialpolitischen Schriftstellerin Dr. Cronbach, der die Rückwirkung dieser vor allem in Norwegen verbreiteten Einrichtung auf die Wohnungsverhältnisse darstellt. Neben einer Besprechung der Wohnungsreform in England enthält dos Heft ferner u. a. eine beachtenswerte Untersuchung über die Verdrängung der Kleinwohnungen Wiens durch die zahlreichen Abbrüche von Häusern der inneren Stadt und die bevorstehende Niederlegung des Freihauses, endlich die Stellung des Bürgermeisters von Wien zur Wohnungsfrage. Ein Bericht über die Wohnungsnot in Österreich bringt außerdem Einzelheiten aus allen Teilen des Reiches.

EINFACHE CHRISTLICHE GRABMÄLER FÜR NIEDERDEUTSCHLAND. Unter Mitwirkung von Bremer Architekten herausgegeben von Professor E. Högg, Direktor des Gewerbemuseums in Bremen, und Pastor Fr. Holtz in Altengamme. Berlin SW 11, Deutsche Landbuchhandlung G. m. b. H.

EINKOMMEN UND MIETE. Von R. Kuczynski, Direktor des Statistischen Amts der Stadt Schöneberg (Berlin). Sonderabdruck aus den Vierteljahrsberichten des Statistischen Amts. Dritter Jahrgang 1910. Zweites Heft.

MITTEILUNGEN.

Zur Erlangung von Plänen für STÄDTISCHE MIET-KLEINWOHNUNGEN IN GESCHLOSSENER BAUWEISE, aus denen auch etwaige neue Gesichtspunkte für die Baugesetzgebung gewonnen werden können, ist vom Sächsischen Landesverein zur Pflege heimatlicher Natur, Kunst und Bauweise ein öffentlicher Wettbewerb unter den in Sachsen lebenden oder dort geborenen Architekten ausgeschrieben.

Abb. 2.

1. Gegenstand der Ausschreibung ist die planmäßige architektonische Gestaltung eines Baublocks von der auf nebengedrucktem Lageplane A dargestellten typischen Größe und Linienführung unter Zergliederung in Baugrundstücke für geschlossene Bauweise. Gefordert werden

I. in einfacher Federzeichnung nebst Erläuterungsbericht:

a) Lageplan 1 : 500 mit eingezeichneten Grenzen einer anderweiten zweckmäßigeren Zergliederung;

b) die zur Beurteilung des Rentabilitätsnachweises erforderlichen Grundrisse einzelner Haustypen 1 : 100 mit eingeschriebenen Maßen und Stockwerkshöhen;

c) die Ansichten sämtlicher vier Blockseiten und mindestens einer Hofseite 1 : 200, sowie einzelner besonders typischer Einzelhäuser 1 : 100;

II. ein Rentabilitätsnachweis durch Berechnung des Mietseinheitspreises für 1 qm Wohnfläche bei einer sechsprozentigen Verzinsung des Anlagekapitals:

a) über den ganzen Block gerechnet unter Zugrundelegung von 284 000 Mk. für Bodenwert und Anliegerleistungen,
- 7,— Mk. für 1 qm Hofflächenbefestigung und Beschleusung,
- 1,50 „ für 1 qm Gartenherstellung einschl. Wege,
- 15,— „ für 1 cbm umbauten Raum, gerechnet von Kellersohle bis einschl. Decke des obersten Wohnungsgeschosses;

b) für jedes Eckhaus und für je ein typisches Haus der Straßen A, B, C und D unter Zugrundelegung folgender Einheitspreise:
- 8,— Mk. Bodenpreis für 1 qm baureifes Bodenland an den Straßen A und B, sowie an der Ecke AB,
- 30,— „ Bodenpreis für 1 qm dgl. an den Straßen C und D, sowie an den übrigen Ecken,
- 7,50 „ auf 1 qm Straßenland entfallende Anliegerkosten für die Straßen- und Fußwegherstellungen bei Straßen A und B (bis Straßenmitte gerechnet), sowie für Straßenreinigungsabfindung,
- 13,— „ dgl. für die Straßen C und D ohne Berücksichtigung des Platzes,
- 31,— „ auf 1 Frontmeter entfallende Schleusenbaukosten und Bauabgaben (§ 78 des A. B.-G.),
- 7,— „ für 1 qm Hofflächenbefestigung und Beschleusung,
- 1,50 „ für 1 qm Gartenherstellung einschl. Wege,
- 15,— „ für 1 cbm umbauten Raum, wie unter a.

Für die Läden (siehe Punkt 10) ist der doppelte Mietseinheitspreis einzusetzen.

2. Es sollen geschaffen werden:

a) Wohnungen für Arbeiter und Unterbeamte mit je 40 bis 45 qm Nutzfläche,

b) Wohnungen für mittlere Beamte mit je 68 qm Nutzfläche.

Daneben soll auch auf kleinere, nur aus Wohnküche und Kammer von zusammen je 30 qm Nutzfläche bestehende, nicht für Familien bestimmte Wohnungen und vereinzelt, soweit namentlich bei Eckhäusern

die Grundrißlösung dahin drängt, auch auf einige größere, gegebenenfalls teilbare Wohnungen Bedacht genommen werden.

3. Als nutzbare Wohnfläche einer Wohnung gelten die Grundflächen der Wohnräume einschließlich der Küche und eines etwaigen Spülraumes, nicht aber die Grundflächen der Vorräume, Aborte, Flure, Speisekammern, Austritte, Abstellräume, Keller und Dachgelasse.

4. Waschküchen können im Keller oder im Dachgeschoß eingerichtet werden.

5. In einem Geschosse sollen tunlichst nur so viel Wohnungen untergebracht werden, daß jede Wohnung durch mindestens zwei einander gegenüberliegende Fenster gehörig durchlüftet werden kann. Kellerwohnungen sind ausgeschlossen. Jeder Wohnung, auch der nur aus Wohnküche und Kammer bestehenden, soll ein Abort, sowie ein gut beleuchteter und mit wasserdichtem Fußboden versehener Spülplatz zugeteilt werden. Die Anordnung von Küchenaustritten ist erwünscht.

6. Nur für die längs der Hauptverkehrsstraße C und D anzuordnenden Miethäuser ist bei der Anlage von Aborten auf Wasserspülung, im übrigen auf Schlottenanlage Rücksicht zu nehmen. Aborte mit Wasserspülung können im Notfalle bis zu 3 m, von der Außenseite der Umfassungswand gerechnet, zurückgelegt werden, wenn ihre ausreichende Belichtung und Entlüftung durch ein in der Umfassung angeordnetes Fenster nachgewiesen wird.

7. Zu jeder Wohnung ist ein Keller- und Bodenabteil zu rechnen, in jedem Hause muß ein den Anforderungen des § 100 des Allgemeinen Baugesetzes für das Königreich Sachsen vom 1. Juli 1900 entsprechender Hof vorhanden sein. Die Anlage von Gärten oder gemeinsamen Spiel- und Erholungsplätzen ist erwünscht, Hofgemeinschaft im Sinne des § 101 des A. B.-G. ist zulässig.

8. Für die lichte Höhe der Wohnungen genügt im allgemeinen das Mindestmaß von 2,85 m, für etwa in Frage kommende größere Wohnungen (Eckhäuser) wird 3 m und mehr als lichtes Maß vorzusehen sein.

Die Tiefe der Wohn- und Schlafzimmer soll mit Rücksicht auf das Stellen von zwei Betten hintereinander mindestens 4,10 m betragen.

Speisekammern werden nur für die Wohnungen zu 2b verlangt, im übrigen genügt die Anordnung eingebauter lüftbarer Speiseschränke.

9. Zulässig sollen sein an der Straße C und D — fünf Wohngeschosse einschl. Dachgeschoß, an der Straße B — vier Wohngeschosse einschl. Dachgeschoß und an der Straße A — drei Wohngeschosse ohne Dachausbau. Die Hauptsimshöhe darf hierbei nicht größer sein als die Straßenbreite. Ein Zurückrücken der Gebäudeflucht hinter die Straßenflucht ist an jeder Straße auf $^1/_3$ der Baublocklänge zulässig. (Hierbei kann das Maß der Zurückrückung der Straßenbreite zugerechnet werden. In solchem Falle sollen auch an den Straßen A und B fünf Geschosse einschl. Dachgeschoß zulässig sein, insoweit die Straßenbreite durch diese Zurückrückung auf mindestens 17 m gebracht wird.)

10. In der Hauptverkehrsstraße D sind durchgeheud im Erdgeschoß kleine Läden anzuordnen, in den übrigen Straßen nicht.

11. Auf eine gefällige Ausbildung der Straßen- und Hofansichten und insbesondere auch der Eckbauten mit ihren Anschlüssen an die benachbarten Häuserreihen ist Wert zu legen; dabei wird anheimgestellt, durch entsprechendes Vor- oder Zurückrücken einzelner Baugruppen auf eine malerische Erscheinung hinzuwirken. Auf eine schlichte, ungekünstelte Gestaltung der Dächer und ihrer Übergänge bei verschiedenen Gebäudehöhen, wird Bedacht zu nehmen sein.

Nicht geringerer Wert ist aber auch der bautechnischen und architektonischen Durchbildung einzelner Haustypen im Grund- wie im Aufriß beizumessen mit der Anheimgabe, praktische Neuerungen durch Beigabe von Einzelzeichnungen zur Darstellung zu bringen.

12. Im übrigen sind die Bauvorschriften des Allgemeinen Baugesetzes für das Königreich Sachsen vom 1. Juli 1900 den Plänen zugrunde zu legen. Etwaige Abweichungen hiervon sind besonders zu begründen.

13. Die mit einem Kennzeichen versehenen Entwürfe sind bis spätestens den 15. Februar 1911, abends 9 Uhr, in der Geschäftsstelle des Sächsischen Heimatschutz, Dresden-A., Schießgasse 24 I, einzuliefern.

Behält sich der Verfasser bei Einreichung seines Entwurfes nicht ausdrücklich das ausschließliche Ausführungsrecht vor, so wird angenommen, daß er im Interesse des gemeinnützigen Zweckes die allgemeine Benutzung freigibt.

14. Das Preisrichteramt haben übernommen: Baurat Bähr, Amtsgerichtspräsident Dr. Becker, Stadtbaurat Professor Erlwein, Krankenkassenvorstand Landtagsabgeordneter Fräßdorf, Bauamtmann Kramer, Obermedizinalrat Dr. Lufft, Geheimer Baurat Reichelt, Ministerialdirektor Geheimer Rat Dr. Rumpelt, Oberbaurat Karl Schmidt, Professor Dr. Wuttke, sämtlich in Dresden, Bürgermeister Brink in Glauchau, Oberbürgermeister Dr. Dittrich in Leipzig, Architekt Albert Geßner in Charlottenburg, Architekt Landtagsabgeordneter Göpfert in Frauenstein und Baurat Pommer in Leipzig.

Bei etwaiger Behinderung einzelner Preisrichter gelten als deren Vertreter: Stadtrat Lehmann in Chemnitz, Geheimer Baurat Professor Dr. ing. Hugo Licht in Leipzig, Stadtrat Dr. Matthes und Oberbaukommissar Mittelbach in Dresden.

15. Als Preise werden ausgesetzt:

ein 1. von 2500 Mk., ein 2. von 1500 Mk., zwei 3. von je 1000 Mk.

Für den Ankauf weiterer Pläne — nicht unter 500 Mk. — bzw. zur Erhöhung einzelner Preise nach dem Ermessen des Preisgerichts stehen 2000 Mk. zur Verfügung.

Bei Dreiviertel-Stimmenmehrheit dürfen der 1. und 2. Preis zusammengeworfen werden.

Sämtliche Entwürfe werden nach Bekanntmachung des preisrichterlichen Urteils 14 Tage in Dresden öffentlich ausgestellt. Eine gleiche Ausstellung in anderen Städten Sachsens ist in Aussicht genommen.

16. Der Landesverein „Sächsischer Heimatschutz“ erwirbt durch die Preiserteilung und den Ankauf das Eigentum an den Plänen und Beschreibungen und zugleich das ausschließliche Recht, die betreffenden Entwürfe unter Nennung ihrer Verfasser in einem Sammelwerk und erstmalig zu veröffentlichen (vgl. auch Punkt 13).

Diesem Heft liegt als Tafel 6/7 ein sich selbst erklärender Bebauungsplan für PRÖDEL-ZÖBIGKER bei Leipzig, von Professor Schultze-Naumburg, bei.

CHRONIK.

Berichtigung. Zu dem Auszuge aus dem Vortrage von Professor Higg über „DIE BAUBERATUNGSSTELLEN BREMENS“, den wir in Heft 11, Jahrg. 1910, brachten, sei zunächst nachgetragen, daß der Vortrag in Lübeck stattgefunden hat; sodann, daß der ganze Absatz auf Seite 129 links unten von „Ich will versuchen“ bis rechts oben „— teils gerettet, teils geschaffen“ sich auf die vorgeführten Lichtbilder bezieht. Endlich muß es heißen auf Seite 130, Zeile 1: (dem Nach)denkenden statt Denken und Zeile 9: sich nimmt, statt einnimmt.

D. S.

Wettbewerb für Entwürfe zu STRASSENMASTEN MIT STRASSENSCHILDERN, veranstaltet vom Verein für Deutsches Kunstgewerbe e. V. in Berlin W 9, Bellevuestraße 3, auf Veranlassung der Gartenstadt Frohnau bei Berlin. Der Wettbewerb war ein öffentlicher; jedermann innerhalb Groß-Berlins konnte sich daran beteiligen.

Eingegangen waren 103 einzelne Entwürfe.

Das Preisgericht erkannte einstimmig zu:

den ersten Preis von zweihundert Mark den Entwürfen mit dem Kennworte: Holz, Eisen, Beton a und b,

den ersten zweiten Preis von einhundert Mark den Entwürfen mit dem Kennworte: Erst Schild, dann Mast a und b,

den zweiten zweiten Preis von einhundert Mark den Entwürfen mit dem Kennworte: Wohin a und b,

den dritten zweiten Preis von einhundert Mark den Entwürfen mit dem Kennworte: Quo vadis 3 und 1

und es kauft zu je fünfzig Mark an die Entwürfe mit den Kennworten:
Vierkant a und b,
Frohnau a und b (Franziskanerweg)
und, nachdem die Direktion der Gartenstadt Frohnau noch weitere fünfzig Mark zu einem Ankaufe zur Verfügung gestellt hat, die Entwürfe mit dem Kennworte: Tradition a und b.

Das Eröffnen der Umschläge ergab als Träger
des ersten Preises, Kennwort Holz, Eisen Beton: Fritz Haymann, Architekt, Berlin S 14, Neu-Kölln am Wasser 5,
des ersten zweiten Preises, Kennwort Erst Schild, dann Mast: Architekt Ernst Stoll, Berlin W 35, Steglitzer Straße 91,
des zweiten zweiten Preises, Kennwort Wohin: Walter Kostka, Architekt, Rixdorf, Warthestraße 54,
des dritten zweiten Preises, Kennwort Quo vadis: Eugène Stolzer, Ingénieur-Architecte-Diplomé, Wilmersdorf, Pfalzburger Straße 26 b,
als Verfasser der angekauften Entwürfe: Vierkant: Friedrich Pütz, Architekt, Charlottenburg, Leibnizstraße 6; Frohnau: Albert Wittke, Zeichner, Charlottenburg, Charlottenburger Ufer 10; Tradition Walter Kostka, Architekt, Rixdorf, Warthestraße 54.

Das Preisgericht bedauerte, daß die Entwürfe mit dem Kennworte „Ländlich“ zu spät eingegangen und infolgedessen zur Preisverteilung nicht heranzuziehen gewesen sind. Wegen ihrer vorzüglichen Eigenschaften empfahl das Preisgericht einstimmig der Gartenstadt Frohnau den Ankauf dieser Entwürfe, dem die Direktion der Gartenstadt Frohnau zustimmte. Verfasser der Entwürfe „Ländlich“ ist Zeichner Alfred Schulze, zurzeit in Worpswede.

Bekanntmachung. Bei der am 21. d. M. stattgehabten Sitzung des Preisgerichtes zur Begutachtung der Entwürfe für die UMGESTALTUNG DES KLEBERPLATZES ZU STRASSBURG I. ELS. haben folgende Arbeiten Preise erhalten:

„Blondel“: 1. Preis, Verfasser Stadtbaurat Beblo, hier,
„Argentoratum“: 2. Preis, Verfasser Architekt Berst, Mitarbeiter Architekt Olbricht, hier,
„Blondel“: 3. Preis, Verfasser die gleichen.

Zum Ankauf wurden in nachstehender Reihenfolge empfohlen:

1. „Nur üsgeredt“, Verfasser Diplomingenieure Detert & Ballenstedt, Mitarbeiter Diplomingenieur Ehlgötz-Mannheim,
2. „Nova sint omnia“, Verfasser Stadtbauinspektor Kanold-Frankfurt,
3. „Piazza“, Verfasser Burckartsmeyer, Teckniker beim hiesigen Postamt.
4. „Block A“, Verfasser Professor Paul Bonatz und Architekt Scholer-Stuttgart.

Die sämtlichen Entwürfe sind vom 6. bis einschl. 19. d. M. im Neubau des Medizinalbades in Straßburg i/E. am Nikolausring ausgestellt gewesen.

INTERNATIONALE INDUSTRIE- UND GEWERBE-AUSSTELLUNG TURIN 1911. Die Beteiligung der deutschen Industrie an der nächstjährigen Turiner Ausstellung ist eine so rege geworden, daß bei der jetzt begonnenen Platzverteilung nur noch verhältnismäßig geringe Räume unbesetzt geblieben sind. Schon heute ist die Maschinen- und die Verkehrshalle mit 5000 bzw. 2600 qm voll besetzt. In den übrigen Hallen stehen nur noch folgende Flächen zur Verfügung:

Halle für landwirtschaftliche Maschinen und Brauereigewerbe	von 3100 qm	ca.	750 qm
Halle für Elektrizität	„ 2200 „	„	500 „
Buchdruckhalle	„ 1800 „	„	120 „
Allgemeine Industriehalle	„ 10000 „	„	1200 „

Binnen kurzem dürften auch diese Plätze besetzt sein, so daß die rechtzeitige Fertigstellung der Deutschen Abteilung in Turin nicht mehr zweifelhaft ist.

Neuerungen im KRANKENFAHRDIENST. Bislang hat die Verwendung von Kraftwagen zur Krankenbeförderung stets die Gefahr starker Erschütterung des Kranken während der Fahrt mit sich gebracht. Neuerdings ist nun erstmalig in der Düsseldorfer Berufsfeuerwehr ein neuer, elektrisch betriebener Krankenwagen eingestellt werden, der diesen Mangel glücklich beseitigt. Infolge der Anbringung der gesamten Fahreinrichtung an den Vorderrädern nämlich wird ein völlig stoßfreies Fahren ermöglicht und damit jede Belästigung des Kranken ausgeschlossen; außerdem gestattet aber auch ein bei anderer Bauart niemals erreichter Aktionsradius, mit einer einzigen Batterieladung Strecken von rund 80 km (Schnelligkeit bis zu 30 km) zurückzulegen. Gleichzeitig hat schließlich auch das Innere des Wagens eine Reihe vorbildlicher Neuerungen aufzuweisen: Er ist, unter völliger Vermeidung von scharfen Ecken, Kanten und Winkeln, ganz mit Zinkblech ausgeschlagen, enthält zwei Krankenbahren und ist vor allem beliebig, beleuchtbar und beheizbar, sowie so geräumig, daß während der Fahrt Wiederbelebungsversuche bei Unglücksfällen angestellt und den Kranken im übrigen alle Bequemlichkeiten und Handreichungen gewährt werden können; all dies fehlte bei den bisher gebräuchlichen Wagen. — Die Düsseldorfer Berufsfeuerwehr besitzt übrigens nunmehr insgesamt fünf Krankentransportwagen, deren Benutzung und Beliebtheit ständig zunimmt.

BEANTWORTUNG EINER FRAGE AUS DEM LESERKREISE. Eine von der Schriftleitung des „Städtebaus“ dem Unterzeichneten übermittelte Zuschrift des Herrn Wilhelm Löbell in Köln vom 14. November d. Js. bringt „ein kleines Bedenken“ gegen den im Novemberheft dieser Zeitschrift veröffentlichten Vorschlag einer teilweisen Freilegung und Umgestaltung der Umgebung von St. Maria-Magdalenen in Prenzlau, „weil es eine grundsätzliche Bedeutung habe“.

Der Herr Einsender schreibt:

„Weshalb soll zwischen die neuen Häuser am Markt und die Kirche eine Hofmauer eingeschoben werden? Die Höfe werden dadurch eng und unbenutzbar (nach der Lageplanskizze 4 m bei nur 9 m Haustiefe), und zwischen Hofmauer und Kirche entsteht ein für den Verkehr nicht erforderlicher Gang von 4 m Breite, der alle die bekannten Nachteile eines wenig benutzten schmalen Ganges hat. Ist es nicht besser, die Grundstücke vom Markt bis zur Kirchenwand ungeteilt durchgehen zu lassen? lieber sollen doch zwischen den Sterbepfeilern des mächtigen Chorgiebels lauschige Lauben wachsen und wilder Wein sich an der Kirchenwand emporziehen oder Glyzinien sie umranken, als daß die bekannten erfolglosen Warnungsschilder und stachligen Eisenstangen daran angebracht werden.

Wenn es aber durchaus vermieden werden soll, daß Weltkinder sich am Fuß der Kirche niederlassen, dann kann man die Häuser der Marktreihe zu Pfarrhäusern und Gemeindehäusern verwenden, soweit sie nicht zu Museumszwecken verwendet werden.

Es scheint mir deshalb so wichtig, auf die Verwendung des Landes am Ostgiebel der Kirche zu Privatgärten hinzuweisen, weil jetzt überall die Neigung herrscht, die ‚Klarheit‘ der Grenzen zu überschätzen und dieser Klarheit alles zu opfern, was man gewinnen könnte, wenn man bereit wäre, sich gegenseitig kleine Rechte einzuräumen. Ganz besonders ist diese Ausschließlichkeit den Behörden und Gemeinden eigen und nicht zum wenigsten gerade den Kirchengemeinden. Bei denen hat vielfach die alte Fabel Geltung, daß die ‚Würde des Gotteshauses‘ die vollständige Freistellung verlange.“

So beachtenswert die Ausführungen im allgemeinen sind, und so malerische Winkel und Idylle sich bei ihrer Beachtung ergeben könnten (— Verfasser ist ein Beispiel bekannt, wo eine Kirche so dicht am Flußufer liegt, daß der Platzausnutzung wegen die Pfarr- und Predigergärten sich unmittelbar bis an und um die Kirche herum erstrecken, so daß namentlich auch vom Flusse oder vom anderen Ufer aus gesehen, sich reizvolle Bilder ergaben —), so möchte es sich doch im vorliegenden Falle fragen, ob nicht einerseits der Vorschlag den Bestimmungen der Stiftung geradezu widerstreiten und deshalb unausführbar sein würde, und ob nicht andererseits auch dem Architekten daran gelegen sein könnte, um die Kirche herum einen gewissen Raum frei zu halten, so daß er das Gebäude umgehen, auch aus der Nähe betrachten und im Falle von Instandsetzungen u. dgl. auch bequem berüsten kann. Die „bekannten Nachteile eines wenig benutzten, schmalen Ganges“ dürften hier nicht zu sehr zu fürchten sein; liegt doch der Raum am Ostgiebel unmittelbar unter den Fenstern der Häuser der Marktreihe, also gewissermaßen unter Aufsicht.

W. Thalmann.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

8. Jahrgang 1911 2. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE · CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

ZWEI WETTBEWERBSENTWÜRFE ZU EINEM VERBAUUNGSPLAN FÜR KÖNIGGRÄTZ IN BÖHMEN.

Hierzu die Tafeln 8 und 9.

Die mit dem I. Preis Ausgezeichneten, Architekt Vlad. Zákrejs, Ing. Jos. Sĕgna und Architekt C. Wenzel Rejehl, waren von dem Bestreben geleitet, ein einheitliches Ganzes zu schaffen mit dem Hauptgedanken, jede Schablone zu vermeiden und doch klare Straßenzüge zu erzielen, die eine leichte Übersicht ermöglichen, sowie eine harmonische Ausgleichung zwischen den Bedürfnissen der einzelnen Teile innerhalb des Ganzen zu erreichen. Indem sie mit dem großen Königgrätz der Zukunft rechnen, erweitern sie die Verbauungspläne bis in die benachbarten Gemeinden. Die ganze Stadt umschließen sie durch einen parkähnlichen Gurt. Sie schlagen eine Radial- und Ringverbindung vor. Der Straßenbahn weisen sie dabei eine bedeutungsvolle Rolle zur wirtschaftlichen Hebung der Stadt zu. Die Industrie setzen sie in ihren Plänen südlich und nördlich der Elbe gegen Osten. Hinter der Adler, in der Richtung gegen Strebs, setzen sie die Arbeiterwohnungen nebst Schule, mit Wohnungen auch für ledige Arbeiter, den Ausstellungsplatz, den Platz für Volksfestlichkeiten, den Fußball- und Tennisspielplatz und die Parkanlagen. An die Malschowitzer Grenze die Gemeindemeierei, Baumgärtnerei und das künftige Schlachthaus, auf das rechte Ufer der Adler Landhäuser, auf die Stelle des sogenannten „Kavalliers“ No. 35, gegenüber der Kunstschlosserschule das Gymnasium und an Stelle der Kunstschlosserschule die Finanzdirektion und das Steueramt; die Kunstschlosserschule selbst versetzen sie hinter die neue Kaserne. Für das Theater schlagen sie die Stelle des „Kavalliers“ No. 34 auf dem Zizkaplatze vor; die Parkanlagen sollen der Landstraße vor der Adler zum Rudolfinum entlang gelegt werden — hinter diesem Landhäuser und auf dem rechten Ufer der Adler vor der Lindenallee die Volksschwimmanstalt. Das zweite Gebäude der Volks- und Bürgerschulen gliedern sie dem Gebäude der Handelsakademie an; die Turnhalle befindet sich in ihren Plänen auf der Insel zwischen der Elbe und dem Schiffahrtskanal, die neue Kirche auf der Prager Seite in der Verlängerung der Jungmannstraße, neben ihr die Geschäftsräume der Gemeindeämter und ein Postamt, in der Verlängerung der Celakovskystraße das Hauptgebäude der Staatsämter, vor dem Offizierspark und der Gasanstalt das Badehaus, diesem gegenüber die Militäranstalt, und auf der Südseite zwischen der Jiřikstraße und der Adler fünf öffentliche Gebäude. Jenseits der Elbe neben der Aerarbrücke und der Brücke, die dem Parke gegenüber gebaut wird, sollen noch drei Brücken und Stege, und über die Adler neben der Aerar- und Bezirksbrücke weitere drei Brücken und Stege entstehen. Aus der Altstadt schlagen sie neue Verbindungen zur Jiřikstraße und Ringstraße vor, und zwar

von dem soganannten „Kavčí plácek“ mit dem Lyceum und den Gebäuden des Bezirksgerichtes, dem Hause No. 69, in der Rokylanskystraße und dem Hause No. 254 (des Herrn Ruß) in der Jiříkstraße entlang. Die einzelnen Viertel sind so eingeteilt, daß sie ein gesundheitliches Wohnen ermöglichen. Den Promenaden, Alleen und Parkanlagen lassen sie reichlich Raum.

In dem Erläuterungsberichte empfehlen die Verfasser die Erbauung dritter Stockwerke in der Altstadt zu verbieten und den Bauherren dafür eine Entschädigung durch die Gemeinde zu bieten; weiter soll zur Regelung der inneren Stadt und der bis jetzt erbauten Teile der Neustadt unter Umständen ein öffentlicher Wettbewerb ausgeschrieben und für diesen Zweck ein Verzeichnis der Naturdenkmäler aufgestellt werden. Endlich befürworten sie einen zusammenhängenden Wald- und Wiesenstreifen um die Stadt zu legen und dabei auf die Entstehung schöner Durchblicke auf die Stadt, besonders von der Bahn aus, Rücksicht zu nehmen, insbesondere auf die Gewinnung einer Aussicht von dem Weißen Turme aus auf das Riesengebirge.

Die Verfasser des mit dem II. Preise bedachten Entwurfes, Architekt Oldrich Liska und M. U. Dr. Ot. Klumpar, werfen im Erläuterungsbericht zunächst einen Rückblick auf die glänzende Vergangenheit der Stadt, deren Geschichte innig mit dem Schicksal des ganzen böhmischen Landes verbunden war. Sie war eine die ganze Gegend beherrschende „Burg“, eine „Stadt“, nach Prag die erste, die in der Sonne der Fürstengunst erblühte, die Residenz der Königinnen, und wenn sie auch zeitweise zum Gegenstande innerer als auch europäischer Kämpfe wurde, vermochte sie doch ihren Vorrang Jahrhunderte hindurch zu behaupten, um endlich einer Macht zu unterliegen, die sie mit einem Festungsgürtel umschnürte und somit von dem zu neuen Landgemeinden aufgeteilten Vorlande abschnitt, wodurch ihre weitere Entwicklung gehemmt und erstickt wurde, vgl. Textbild 1. Diesem Gürtel, an sich ein Meisterstück französischer Ingenieure und die Arbeit tschechischer Fröhner, war aber keine Gelegenheit geboten, sich praktisch zu bewähren; er wurde vom Jahre 1866 an dem Verfalle preisgegeben. Die Gemeindeverwaltung hatte es zudem zugelassen, daß altertümliche Häuser ihres Charakters beraubt wurden, die prächtigen Stadttore, Baudenkmäler des Mittelalters, vermeintlichen Verkehrsrücksichten zum Opfer fielen. Endlich gelang es durch Ankauf der Festungswerke am 6. April 1893 sich wieder von den Fesseln, die seine gesamte Entwicklung hemmten, zu befreien.

Der Mangel an Wohnungen, deren kleines Ausmaß, sowie auch der hohe Mietzins, der Mangel an Trinkwasser, dunkle Treppen, elende, dürftige Aborte in den allzu kleinen Höfen, Jauchegruben, Viehmärkte auf den Stadtplätzen, die schlechte Pflasterung und Abwässerung, Mangel an Bädern usw., all das verursachte bald Unzufriedenheit in der Stadt, bis diese endlich mit den Erweiterungen begann, mit Aufteilung der Festungsgründe auf Grund eines Verbauungsplanes, der allerdings wenig glücklich geraten war — siehe Abbildung 2 im Text.

Bis zum Jahre 1866 zählte Königgrätz bloß 229 Häuser, angehäuft auf einem Flächenraume von nicht ganz $^1/_6$ qkm. Im Jahre 1893 können bereits 272 Häuser ausgewiesen werden und 1896 beträgt ihre Zahl bereits 290 mit 1351 Wohnungen, zehn Jahre danach, also 1906, zählte Königgrätz 426 Häuser mit 2042 Wohnungen. Dieser Zuwachs zeugt zwar nicht von einem raschen Anwachsen der Stadt, beweist aber das Bedürfnis, diese zu erweitern, denn wie bekannt, hatte auch dieser scheinbar große Zuwachs keinen Einfluß auf die Preise der Wohnungen; der Mietzins vermag sich noch immer in der früheren Höhe zu behaupten.

In den Jahren 1907/8 kam es zu einer Stockung, die Baulust stieg aber wieder im Jahre 1909, indem nun abermals ein Wettbewerb für neue Verbauungspläne ausgeschrieben wurde. Die im Wettbewerbe im Jahre 1884 mit einem Preise ausgezeichneten Pläne des Ingenieurs Reiter siehe Textbild 3.

Die führenden Gedanken nun der Verfasser bei Aufstellung ihres Entwurfes waren folgende:

1. Den Charakter der Altstadt zu wahren und diese als Kern des neu geplanten „Groß-Königgrätz“ zu belassen.
2. Den Bauplätzen in der Neustadt eine Preissteigerung durch die Einreihung in Blöcken zu schaffen, die Hauptverkehrsstraßen begrenzen; für die öffentlichen Gebäude und auch nach Bedarf für die private Bebauung wird offene Bauweise empfohlen. In einigen Blöcken sollen öffentliche Anlagen und Spielplätze für die Jugend vorgesehen werden.

Abb. 1. Rapportsplan der Festung aus dem Jahre 1773.

Abb. 2. Regulationsentwurf der städtischen Kanzlei.

Abb. 3. Wettbewerbsentwurf von Ingenieur Reiter vom Jahre 1884.

In der Altstadt soll auf der östlichen Spitze der Anhöhe, auf der jetzt das Rathaus, die Turnhalle für den „Sokol" und die Živnostenská Jednota (ein Gewerbeverein) stehen, eine abgerundete Terrasse mit Arkaden und Galerien entstehen, die in der Höhenlage des „Malé náměsti" sich erheben würde, und auf deren Plattform ein mächtiges Amtsgebäude mit hohem Turme zu erbauen wäre, das mit dem benachbarten lutheranischen Bethause zusammen das Stadtbild zu beherrschen hätte, als Gegenstück zu der gegenüberliegenden Turmgruppe an der Westseite der Stadt.

3. Gegenüber dem dreistöckigen Gebäude des neuen Jesuitenkollegiums (n. Baránka) beim „Lamm", an Stelle der Caivasschen Häuser, soll das neue Post- und Telegraphenamt Platz finden.
4. Neben den drei heute bereits bestehenden Abstiegen (Pforten), die aus der Anstalt in die Ringstraßen führen, werden noch drei neue Treppen geplant, und zwar eine an der Stelle der einstigen „Kropačka"-Bastei, aus der Gasse vom Jesuitenkollegium, die zweite aus dem noch unbenannten, heute durch ein Tor geschlossenen Gäßchen, neben dem jetzigen Mädchenlyzeum in die Jiříkstraße, gegenüber der Österreichisch-Ungarischen Bank, und die dritte Treppe endlich von dem „Kavči plácek" (Rabenplätzchen), neben der zukünftigen Terrasse in die Pospišilstraße.
5. Es wird die Erweiterung des jetzigen Kreisgerichtes um Flügel empfohlen, die an Stelle der Nachbarhäuser treten können.

Zum Ausbau der Neustadt wollen die Verfasser zu den bisherigen, in der letzten Entwicklungszeit errichteten Häusergruppen im Flußgebiete zwischen der Elbe und Adler, neue Häuserblöcke fügen, unter Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Schichten der gegenwärtigen als auch zukünftigen Bevölkerung, und der Jugend sichere Aufenthaltsorte bieten in der Fülle der öffentlichen Anlagen, die auch inmitten einiger größerer Häusergruppen anzulegen wären.

Die Form der Gebäudeblöcke am rechten Ufer der Adler bestimmen die Grenzen des sternförmigen „Boulevards" selbst, sowie auch der Uferkai. Als Fortsetzung des weiteren neuen Stadtteiles im Tale der Adler sind ausgedehnte öffentliche Gartenanlagen mit Flußbädern, mit botanischem Garten und Flüßchen, mit kleinem See, Wasserfall usw. vorgesehen; ein Teil des Parkes kann dem Wohle der Genesenden und Kranken gewidmet werden.

Diese Gartenteile des Adlertales verbinden sie mit dem Gelände für künftige Ausstellungen, zu welchem der Zugang einerseits durch die Pforte „Bonno publico" gegenüber den „Kavalier"-Kasernen, in dessen Bereich das neue Gymnasium angenommen wird, während der zweite Zugang an der Haltestelle der elektrischen Straßenbahn vorgeschlagen wird, wo die Rettig- in die Pospišil-Straße mündet. Rückseits des Ausstellungsplatzes könnte ein ausgedehnter Platz die Flanke des Ausstellungspalastes bilden.

Aus der Straße „Am Graben", hinter dem neuen Museum, planen die Verfasser einen Steg oder Brücke über die Elbe, für Fußgänger und leichte Fuhrwerke, in die Karlstraße. Dieser Steg soll in seiner Konstruktion und architektonischen Ausbildung mit der Architektur des Museums übereinstimmen.

Am rechten Ufer der Elbe bildet das Gebäude der Turnhalle für den „Sokol" ein Gegenstück zu dem Museum, an dessen Rückseite in dem ausgedehnten Parke für öffentliche Festlichkeiten neben dem Sommer-Übungsplatz des „Sokol" ein Spielplatz für den Sport, sowie Nebengebäude vorgeschlagen werden; in der nördlichen Richtung sollen diese Spielplätze Familienhäuser begrenzen, denen gegenüber ein kleiner Block für Arbeiterhäuser geplant ist.

Die Erfordernisse der Gewerbetreibenden beachtend, sehen die Verfasser an der anderen Seite der Karlstraße einen besonderen Block vor. An der Ecke dieses Blockes kann ein Genossenschaftshaus mit Arbeitsräumlichkeiten Platz finden. Durch den Block für Gewerbetreibende, ein bereits vorhandener Block, genannt „Fünfhausen", und die neueingezeichnete Häusergruppe gegen Westen wird ein unregelmäßiger Platz entstehen, in dessen Mitte eine Markthalle mit einem Springbrunnen als Schlußpunkt der Georgenstraße geplant ist.

Zu einer weiteren Regelung des Elbetales, das bis jetzt unbebaut ist, benützen sie fächerförmig von dem Stadtplatze rückseits der Elbereichsbrücke auslaufende Gassen, dann ein Bauviertel in ovaler Form, angedeutet bereits durch die Anhöhe der Altstadt, andererseits auch der Jiříkstraße. Hier in der Achse der Reichsbrücke, in Verlängerung der Jungmannstraße, soll ein ausgedehnter Stadtplatz entstehen, dessen Mitte das Theater bildet, umrandet von öffentlichen Gebäuden (Finanzdirektion, Handels- und Gewerbekammer, eventl. Zollamt und Bahndirektion). Diese Straße soll als zukünftige Hauptverkehrsverbindung mit dem Bahnhofe und der inneren Stadt dienen; in diese Häuserreihe sollen deshalb auch Laubengänge eingebaut werden.

In dem äußeren Bereiche des Elbetales sind Blöcke, zur Hälfte aus Familienhäusern in offener, zur Hälfte in geschlossener Bauweise gruppiert. Rückseits des Schiffahrtskanals, in der Spitze des unteren Adlertales, sind Blöcke

für Lagerhäuser und Werkstätten der Schiffahrtsgesellschaft vorgesehen, und hinter diesen Gebäude für die Elektrizitätsunternehmungen (Remisen, Werkstätten und Wohnungen für das Dienstpersonal der elektrischen Straßenbahnen).

Am linken Ufer der Adler, rückseits des Schlachthauses, sollen Arbeiterwohnungen mit einem Arbeiter-Vereinshause am neu geplanten Stadtplatze entstehen.

Die Verfasser des an zweiter Stelle ausgezeichneten Entwurfes sind mit der weiteren Bearbeitung beauftragt worden, wobei jedoch mit Zustimmung des Herrn Architekten Zákrejs der Grundgedanke des mit dem I. Preise gekrönten Entwurfes mit verwertet werden soll. So liegt denn hier einer der leider seltenen Fälle vor, daß der Wettbewerb auch einen Auftrag mit sich gebracht hat.

WELCHE ERWARTUNGEN DÜRFEN WIR AN DAS ERGEBNIS DES WETTBEWERBS „GROSS-BERLIN" KNÜPFEN?

VORTRAG GEHALTEN IN DER ALLGEMEINEN STÄDTEBAU-AUSSTELLUNG 1910.

Von THEODOR GOECKE, Berlin. — (Fortsetzung.)

Auch der grüne Ring, wie er in besonders schöner Weise die Freien und Hansestädte umgibt, Lübeck, Hamburg, Bremen, Frankfurt a. M., ist von der alten Stadt- bzw. Befestigungsform herzuleiten. Und wenn ein solcher jetzt aus der rein theoretischen Erwägung aus angelegt werden soll, daß er in ziemlich gleicher Entfernung von der Stadtmitte erreichbar sein muß, so würde er auch wieder dieser Form zu folgen haben. Je weiter er jedoch hinausrückt, um so größer also die Entfernung wird, um so mehr wird man von der strengen Ringform abweichen müssen. Auch zu ihm hin ist der Verkehr ein pendelartiger und dem zu genügen vermag nur ein radiales Entgegenkommen. Umgekehrt also wie die Ausfallstraßen müßte der Ring Einfallstrahlen nach innen entsenden, in die von den Verkehrsstraßen eingeschlossenen Sektoren. Es durchdringen sich dann Bebauung und Grünanlagen.

Dieser Gedanke ist vortrefflicherweise in dem mit dem dritten Preise bedachten Entwurfe der Professoren Möhring und Dr. Eberstadt im Verein mit dem Oberingenieur Petersen durchgearbeitet worden, wenn er zwar auch von den anderen preisgekrönten Entwürfen mehr oder weniger scharf betont wird. Er bietet in seiner sternförmigen Durchbildung die Ergänzung zur radialen Stadtentwicklung und damit die Möglichkeit eines wirtschaftlichen Ausgleiches zwischen beiden.

Die Verfasser verlangen zur Schaffung der keilförmigen Freiflächen die Beteiligung des Staates, der Stadt Berlin und der Vorortgemeinden in gleichem Umfange. Vom Staate die Wälder, von der Stadt Berlin einen großen Teil der Rieselfelder, von den Gemeinden alles, was an Gemeindeforsten, Parks und Wiesen sich irgend verwerten läßt und außerdem noch von den Gemeinden zu erwerbenden Privatbesitz. Die ins Innere eindringenden Freiflächen sind meist so gelegt, daß mehrere Gemeinden beteiligt und so die Lasten verteilt werden.

Im Zusammenhang damit ist eine große Parkstraße zur Verbindung der großen, KEILFÖRMIGEN FREIFLÄCHEN und der Vororte vorgesehen, die so breit ist, daß sie später auch eine Schnellbahn aufnehmen kann. Vorläufig soll sie mehr als Parkstreifen für die von den großen Freiflächen abgelegenen Ortschaften dienen. Außerordentlich geschickt geführt, umgeht sie die alten Dorfauen und sucht einen neuen Weg auf. Außerdem ist eine neue Verbindung Tegel—Charlottenburg, eine Parkstraße Köpenick—Plänterwald—Tempelhofer Feld und eine Verbindungsstraße Schöneberg—Lankwitz—Marienfelde vorgesehen.

Jansen, der eine Zweiteilung, in einen größeren inneren Park- und einen größeren Wald- und Wiesengürtel, vorschlägt, verlangt, daß kein Ansiedler mehr als 2 km Weg bis zum unbebauten Gelände der nächsten Siedelung zurückzulegen habe. Er sieht zu diesem Zwecke nicht nur die Erhaltung vorhandener Wälder vor, sondern plant auch die Aufforstung eines Teiles der Rieselfelder, um zusammenhanglose Waldungen miteinander zu verbinden und durch radiale Parkstreifen bis nahe an die Stadt heranzuführen, wie z. B. der Friedrichshain mit dem kleinen Parkgürtel und dem großen Wald- und Wiesengürtel in Verbindung gebracht werden soll. In diesen großangelegten, mit hunderten von grünen Nebenadern durchsetzten Wald- und Wiesengürtel will Jansen neue mustergültige Siedelungen setzen und zwar mit Reihenhäusern, d. h. ohne Hinterhäuser und Höfe auch in stärker besiedelten Gebieten.

Wie vorhin schon gestreift, planen die Verfasser des Entwurfes „Wo ein Wille, da ein Weg" die Hinausverlegung eines Teiles der Garnison, weil damit wertvolle Flächen für die Bebauung gewonnen werden, aber auch als Freiflächen liegen bleiben. Weitere Truppenübungsplätze sind deshalb vorgesehen. Auch die Friedhöfe der Stadt werden aufgegeben; außer den bereits vorhandenen bei Stahnsdorf und Ahrensfelde sind noch zwei weitere im Nord- und Südwesten geplant. Die aufgegebenen Friedhöfe sollen zu Parks umgewandelt werden.

Die Wälder in der Nähe der Stadt, wie der Grunewald, die Jungfernheide, die Tegeler Forst, an der Oberspree bleiben als solche erhalten und werden mit den weiter draußen liegenden durch Parkstraßen verbunden. Dabei wird zwischen den Freiflächen je nach ihrer näheren oder weiteren Lage zur Stadt unterschieden. Es wird also ein Gürtel geschaffen, der zum Teil aus einzelnen Wald- und Wiesenflächen, zum Teil aus Parkstraßen besteht, die sich möglichst radial in die Stadt hineinschieben. Zwei Radialparkverbindungen bilden geschlossene Systeme, die eine von den Außenwäldern über die Jungfernheide, den Moabiter Exerzierplatz, den Tiergarten, die neue (noch zu erwähnende)

anstelle des Potsdamer Bahnhofs geplante Monumentalstraße, das Tempelhofer Feld und Rixdorf bis zur Oberspree reichende; die andere vom Inselspeicher an der Spree entlang zum Treptower Park und weiter nach den östlichen Wäldern.

Brix, Genzmer und die Hochbahngesellschaft von dem Grundgedanken ausgehend, daß zwischen Bauland jetzt und künftig unterschieden werden müsse, da ein größerer Teil erst nach 45 Jahren benötigt würde, schlagen vor, dieses künftige Bauland jetzt als Freifläche zweiter Ordnung zu erklären und diese gleichzeitig mit den Freiflächen erster Ordnung, die als dauernd für solche erhalten bleiben sollen, zu erwerben. Der spätere Verkauf der Freifläche zweiter Ordnung als Bauland mache dann die Sache bezahlt. Für die durch Bebauungspläne bereits aufgeteilten Waldgebiete des Grunewaldes schlagen die Verfasser, nebenbei bemerkt, eine neue Bauklasse vor: mit Grundstücken von 2000 qm Grundfläche nur $^{2}/_{10}$ Bebauung. Für nicht aufgeteilte Waldgebiete ferner eine neue Bauklasse mit Grundstücken von 4000 qm und $^{3}/_{10}$ Bebauung als Bebauungsinsel im Waldgebiet um Waldwiesen gruppiert — eine baupolizeiliche Formulierung eines früher auch schon von mir hingeworfenen Gedankens. Da die Verfasser in diese Waldsiedelungen Sanatorien und Lehranstalten hineinnehmen wollten, so berechnen sie nach Abzug der Straßenflächen bei rund 300—380 Grundstücken mit ungefähr 8000 Einwohnern einen Ertrag von 18—20 Millionen für den Forstfiskus.

In ähnlichem Verhältnisse, wie die Strahlstraßen zu ganzen Stadtteilen, stehen die Verkehrsstraßen zu den einzelnen Baublöcken. Es ist eine alte Klage, daß die Baublöcke des Berliner Stadtbauplanes zu groß, insbesondere zu tief zugeschnitten seien; dieser Umstand hat mich im Jahre 1893 zu der Untersuchung veranlaßt, eine nachträgliche Aufteilung derartiger Baublöcke durch Nebenstraßen verschiedener Ordnung herbeizuführen, indem zugleich die Bebauungshöhe nach dem Innern des Baublocks hin abnimmt. Einer schematischen Darstellung war ein beliebig herausgegriffener Baublock von 265 m Länge bei 185 m Tiefe aus den Köllnischen Wiesen zugrunde gelegt. Diesen umgeben rundherum 19 m breite Verkehrsstraßen, an denen fünf Geschosse hoch gebaut werden kann. Zwei je 15 m breite, also nur für viergeschossige Bebauung ausreichende Straßen sollen den Block derartig durchschneiden, daß zwischen ihnen eine nochmalige Unterteilung mit 2 je 11 m breiten, also noch für dreigeschossige Bebauung hinreichenden Straßen möglich ist. Endlich waren im Innern noch zwei schmale Straßen von 9 m Breite für die Bebauung mit Einfamilienhäusern vorgesehen. Die Berechnung ergibt, daß unter Zugrundelegung der geltenden Bodenwerte eine so weitgehende Teilung in der angenommenen Gegend finanziell allerdings nicht durchführbar ist, wohl aber bis zur dreigeschossigen Bebauung herunter, für die ja auch schon in der Bauordnung eine gewisse Begünstigung zugelassen ist. Die Absicht war nur zu zeigen, daß man auch unter gegebenen Verhältnissen wohl noch imstande sei, von der üblichen Bebauung mit Hof- und Gartenwohnungen loszukommen und statt dessen stille Wohnviertel mit öffentlichen Straßen zu schaffen in unmittelbarer Nähe des Verkehrs, ohne jedoch von diesem gerade getroffen zu werden, gewissermaßen Kleinstadtviertel, die am Rande großstädtische Straßen umgeben. Übrigens kein neuer Gedanke, denn in der Stiftung der Fugger für ihre Arbeiter in Augsburg ist derselbe schon vor fast 400 Jahren verkörpert worden. Aber auch im neueren Berlin sind vielfach derartige Innenviertel mit Privatstraßen entstanden.

Möhring und Eberstadt legen nun in ihrem Entwurf „Et in terra pax" entscheidenden Wert auf die Schaffung derartiger BLOCKEINHEITEN, wie sie sich ausdrücken, d. h. sie machen die Baublöcke noch größer, um sie dann in reizvoller Weise für die Bebauung mit Reihenhäusern, die sich wieder um Dorfauen gleiche öffentliche Anlagen gruppieren, aufzuteilen. Sie haben zu diesem Zwecke einen für die Ausführung bestimmten Baublock in Wittenau, in der Zone hochwertiger Hochbauklasse I gelegen, herausgegriffen; die ihn umschließenden Hauptstraßen sind für fünfgeschossige Bebauung vorgesehen, die inneren Wohnstraßen aber für eine abgestufte Bebauung eingerichtet. Selbstverständlich muß die Bauordnung eine „gemischte Bauweise" zulassen und wo sie dies nicht tut, mit der Maßgabe, daß zur Herstellung von Kleinwohnungen die Bautätigkeit zu fördern, die wirtschaftlichste Bauform zu begünstigen und der Bodenwert zu berücksichtigen sei, abgeändert werden.

Die Verfasser wollen aber auch in den für den Hochbau freigegebenen Gebieten den Bau billiger Kleinhäuser ermöglichen. Die Regierung fordere in diesen Gebieten neuerdings die Schaffung sehr flacher, nur 45 m tiefer Baublöcke, um den Bau von Hinterhäusern zu verhindern. Dies gelinge, koste aber unverhältnismäßig viel Land für Straßen, die wegen der Beziehung der Bauhöhe — in Bauklasse I nicht unter 18 m — meist breiter angelegt werden. Hier könnten auch durch die von den Verfassern empfohlene gemischte Bauweise vom Straßenlärm und -staub abgeschiedenen Wohnviertel geschaffen werden, die infolge der möglichen Ersparnis an Straßenland die gleiche Ausnutzung des Landes erzielen, wie Bauklasse I mit den vorgeschriebenen schmalen Baublöcken.

Die Verfasser geben in einer Tabelle die Bebauungsmöglichkeiten nach gegenwärtiger Bauordnung und nach der gemischten Bauweise für ein Gelände von 43750 qm, das jetzt in drei Baublöcke von 45 : 250 m Größe mit 20 m breiten Straßen aufgeteilt ist nach Bauklasse I.

Das Schlußergebnis ist nachstehendes:

	Baugrundstücksfläche qm	Straßenkosten Mk.	bebaubar qm	Wohnfläche qm	Garten qm	Höfe qm
Bauklasse I mit 3 Blöcken	33750	159300	17500	70000	—	16250
Gemischte Bauweise	43750	102015	19285	73745	14175	4620

Wenn ich hierauf ein wenig näher eingegangen bin, so möge dies die Wichtigkeit des Vorschlages widerspiegeln. Sorgfältige Berechnungen, die der Direktor des statistischen Amtes in Schöneberg, Dr. Kuczynski mit Herrn Regierungsbaumeister Lehweß zur Aufteilung hochwertigen Baulandes neuerdings durchgeführt hat, bestätigen diese Annahme! —

Wenn wir auf diesem Wege ohne Veränderung in den Bodenpreisen, ohne Verminderung der Rente oder Erhöhung der Mietspreise zu einer sozial vernünftigen Bauweise kommen würden, so hieße dies nichts weniger als die Lösung der großstädtischen Wohnungsfrage und damit der Friede auf Erden. — Daß man übrigens endlich anfängt,

der ewigen Mietskasernen satt zu werden, ist sogar das Leitmotiv für einen von der Stadt Schöneberg ausgeschriebenen Wettbewerb zur Erlangung eines Bebauungsplanes für ihr bis jetzt noch unerschlossenes Südgelände.

Auf die Bebauungsfrage haben fast alle Entwürfe gleiche Sorgfalt verwendet. Auch Brix und Genzmer treten warm für die Zulassung der Reihenhäuser ein und zwar nicht nur für die Bauklasse C, sondern auch für die übrigen offenen Bauklassen in sinngemäßer Abstufung. Ferner wenden sie sich mit Recht besonders gegen tiefe Gebäude bei schmalem Bauwich; die Gebäudetiefe sollte nicht mehr als die dreifache der Bauwichbreite betragen.

Von verwandten, d. h. mehr dem Eberstadt-Möhringschen Entwurfe verwandten Gesichtspunkten gehen die Bebauungsvorschläge von Jansen aus, die einmal auf die Verbesserung eines Vorortsbauplans, zum anderen bei normaler Baublockaufteilung die Freilassung eines möglichst großen Innenhofes oder Gartens fordern. Hierin liegt eine zweite, der vorher näher besprochenen fast entgegengesetzte Möglichkeit, die Entstehung von Hof- und Gartenwohnungen zu vermeiden, so zwar, daß die Randwohnungen sich um einen freien Luftraum reihen — u. U. durch Festsetzung von hinteren Fluchtlinien zu erreichen!

Scheinbar ein anderes Bild bietend, im Grunde genommen aber auf demselben Gedanken fußend, geht Alb. Gessner von einer im Mittelpunkt zu schaffenden Aue mit einer Verkehrsstraße — aus. An diese reihen sich Miethausblöcke mit den erforderlichen wirtschaftlichen Betrieben. Es folgt in angemessenem Abstande ein konzentrischer, 50 m breiter umbauter Ring, der mit Rasenflächen und Anpflanzungen versehen, zur Erholung der Einwohner dienen soll, und an diesen Ring schließt sich das für Einfamilien- — in Reihen oder freistehende — Häuser vorbehaltene freie Gelände. In der aus solcher Anordnung sich ergebenden natürlichen Entwicklung wird die Siedelung auf jeder Entwicklungsstufe ein abgerundetes Ganzes bilden können.

In Übereinstimmung mit den übrigen Teilnehmern wünscht auch er die Beseitigung des in jeder Beziehung unpraktischen und unwirtschaftlichen Bauwichs für Mietshäuser, deren Höhe dafür lieber beschränkt werden möge oder deren Seitenflügel oder Quergebäude dafür lieber fallen mögen.

Ein Mangel fast aller unserer Bauordnungen liegt eben darin, daß die Art und Einteilung der Bauklassen die zulässige Ausnutzung des Grund und Bodens fast ausschließlich von hygienischen und feuerpolizeilichen Erwägungen bestimmen, nicht aber von wirtschaftlichen und sozialen. Die schärfere Unterscheidung von Verkehrsstraße und Wohnstraße, von Wohnvierteln und Geschäftsvierteln usw. baut sich aber auf wirtschaftliche und soziale Erwägungen auf, und wenn wir dabei auf der einen Seite dahin streben, das Einfamilienhaus zu fördern, weiter draußen den geringeren Bodenwerten entsprechend eine niedrigere, weitläufigere Bauweise herbeizuführen, so müssen wir auf der anderen Seite auch zugeben, daß, den höheren Bodenwerten im inneren entsprechend, unter Umständen auch eine noch höhere, gedrängtere Bauweise als die zurzeit gültige zugelassen wird, indem wir zwischen Wohn- und Geschäftszwecke unterscheiden. Bruno Schmitz glaubt sogar für die innere Geschäftsstadt die Zulassung bis 30 m Bauhöhe befürworten zu können, weil infolge der Grundwertsteigerung Umbauten alter Stadtteile, Straßendurchbrüche sich jetzt leichter finanzieren lassen. Auch dies hieße erst Befreiung vom Schema, wenn den eigenartigen Bedürfnissen menschlicher Tätigkeit und Lebensweise je nach der Stadtlage entsprochen werden könnte. Die äußersten Gegensätze bilden in dieser Hinsicht wohl die Turmhäuser nordamerikanischer Städte drinnen und die niedrigen Arbeiterhäuschen draußen. Soweit brauchen wir gar nicht einmal zu gehen — doch ist die Richtung der weiteren großstädtischen Entwicklung damit angedeutet und je mehr wir den wachsenden Anforderungen der Geschäftswelt im Stadtinnern entgegenkommen können, um so durchgreifender und rücksichtsloser wird man den Außengebieten Baubeschränkungen auferlegen können.

Energischer Höhen und Tiefen bedarf das Relief des modernen Stadtbildes, um sich über die nüchterne Gleichmäßigkeit zu erheben, abwechslungsreicher Gliederung und Massengruppierung, und wenn diese Bewegung den natürlichen Lebensbedingungen entspricht, so erhalten wir schließlich in dem Stadtbilde den künstlerischen Ausdruck großstädtischer Kultur unserer Zeit.

Wie schon eingangs erwähnt, ist eine Rückwirkung des Ausbaues von Groß-Berlin auf den Berliner Kern eine naturnotwendige Folge. Zunächst wird sich diese unmittelbar in Straßendurchbrüchen und Straßenerweiterungen äußern, dann aber auch gewissermaßen als günstiges Gelegenheitsergebnis in der MONUMENTALEN ERFASSUNG UND DURCHBILDUNG dieser Notwendigkeiten in die Erscheinung treten. Eine entscheidende Rolle spielt dabei in allen Wettbewerbsentwürfen die Stellung, die die Verfasser zu den jetzt vorhandenen Endbahnhöfen einnehmen. Fast alle planen einen neuen Nordbahnhof ungefähr an der Stelle des alten Hamburger bzw. des Lehrter Güterbahnhofes, in einem Falle auch des Humboldthafens. Den Potsdamer Bahnhof wollen die meisten gänzlich beseitigen oder wenigstens als Fernbahnhof aufgeben, mit dem Anhalter vereinigen oder bis hinter den Kanal zurückschieben, andere zu einem unterirdischen umgestalten, um die zur Zeit durch den Potsdamer Bahnhof getrennten Stadtteile miteinander zu verbinden. Zweifellos liegt in der Sprengung dieser Barrikade eine außerordentlich wichtige Aufgabe.

Jansen will den Fernverkehr des Potsdamer und Anhalter Bahnhofs auf letzterem, der entsprechend zu erweitern wäre, sammeln und den Potsdamer Bahnhof, der den ganzen südlichen Stadt- und Vorortverkehr aufnehmen soll, bis hinter die Eichhornstraße zurückschieben, um die Möglichkeit zu erhalten, den die Potsdamer Straße entlastenden neuen Verkehrszug, den verlängerten Hohenzollerndamm, mit Umgehung des Potsdamer Platzes, bis an den Bahnhof heranzuführen. Das zwischen Spree und Lüneburger Straße belegene Gelände, das jetzt für Lagerhäuser und als Städteplatz dient, will Verfasser als Ausstellungsgelände verwenden.

Die großen Hauptverkehrsstraßen sind im Innern der Stadt geistvoll vorbereitet durch wohlüberlegte Durchbrüche in den alten Stadtvierteln und durch neue Straßenzüge, die nicht nur den Weg von der Mitte zum äußeren Umkreis vereinfachen sollen, sondern auch neue Schönheiten dem Stadtbilde zu schaffen bestimmt sind. Dabei werden die heutigen Hauptverkehrspunkte, wie der Potsdamer Platz, der Spittelmarkt usw. durch die neuen Verbindungen absichtlich umgangen, auch vorteilhafterweise nach Möglichkeit die neuen Straßen auf „Hinterland" verlegt,

um die großen Kosten der Verbreiterung von Straßen in hochwertigen Stadtgegenden zu vermeiden. Der Verfasser gibt eine Menge von Anregungen über die Regelung des Verkehrs, über die Anlage von Automobilstraßen, die Vermeidung häufiger Straßenkreuzungen auf den Hauptverkehrsstraßen usw. Herausgehoben verdient davon die Aufnahme eines alten Gedankens zu werden, der das Tiergartenviertel im Zuge der Sigismundstraße bis zum Kurfürstendamm aufschneiden will mit der Abänderung, daß als Ausgangspunkt nicht der Potsdamer Platz, sondern die bis zur Potsdamer Straße durchführende Margarethenstraße genommen wird, von wo aus die Eichhornstraße die Verbindung mit dem zurückgeschobenen Potsdamer Bahnhofe und weiterhin mit dem Osten herstellen würde. Dabei ist auch an die Beseitigung eines schlimmen Gefahrpunktes gedacht, der bei der Abzweigung der Hitzigstraße von der Tiergartenstraße namentlich für den regen Automobilverkehr besteht.

Schöne Stadtbilder zu schaffen hat der Verfasser namentlich auch in der Nähe des neuen Rathauses und am Märkischen Museum versucht. Außerdem die Umwandlung verschiedener Plätze, die neueren Bauten der Stadt Berlin zugute kommen sollen. Auch Uferstraßen, deren Wert für die Schönheit eines Stadtbildes nicht hoch genug angeschlagen werden kann.

Der Entwurf „Weltstadt“ sieht eine Verlängerung der Zimmerstraße nach beiden Richtungen, und zwar östlich mit dem Durchbruch zur Alten und Neuen Jakobstraße bis zur Köpenicker Straße und westlich über den zu beseitigenden Potsdamer Bahnhof durch die Eichhornstraße und Sigismundstraße, durch die Hintergärten der Tiergartenstraße über die Corneliusbrücke zum Kurfürstendamm, womit eine Verbindung des Endpunktes am Bahnhof Halensee mit dem Ringbahnhof Treptow ermöglicht ist. Außerdem eine Verlängerung der Lindenstraße nach dem Spittelmarkt und die durch Beseitigung der Gleise des Potsdamer Bahnhofes ermöglichte geradlinige Verbindung der Bülow-, Horn- und Yorkstraße.

Ein Durchbruch vom Oranienburger Tor bis zum Stettiner Bahnhof würde dem Verkehr eine erwünschte gerade Verbindung mit dem Bahnhof Friedrichstraße schaffen und in ringförmiger Weiterführung durch die Bernauer, Eberswalder, Danziger, Warschauer, durch die Skalitzer, Gitschiner Straße am Halleschen Tor wiederum die Friedrichstraße erreichen lassen. Alles gut überlegt, da mit langen Fristen gerechnet wird.

Möhring-Eberstadt wollen zunächst der Stadt Berlin einen Ersatz schaffen für die ihr von den Vororten entzogenen Lebenskräfte durch monumentale Anlagen, die den Fremdenstrom anziehen und Berlin als den geistigen Mittelpunkt in erster Linie seiner Vororte, weiterhin ganz Deutschlands, würdig herauszuheben, dann aber dem mächtig anwachsenden Straßenverkehr die Bahn frei zu machen. Beide Aufgaben greifen ineinander; Verkehrsbedürfnisse erleichtern die Schaffung monumentaler Anlagen; für öffentliche Gebäude können wirkungsvolle Bauplätze geschaffen werden.

Die Französische Straße sei die unmittelbare Fortsetzung des Verkehrszuges: Landsberger und Neue Königstraße—Schloßplatz—Werderstraße. Diese sei daher bis zur Lennéstraße durchzubrechen, um Anschluß an die Tiergartenstraße und an den Kurfürstendamm zu gewinnen. Die Privatgrundstücke Mauerstraße 35/36 und 37 genüge es zu erwerben; dann könne die Verlängerung durch fiskalische Grundstücke, zunächst durch das Gebiet des Justizministeriums gelegt werden, dessen Gebäude abgerissen werden müßten. Die Straße nehme nur einen kleinen Teil des Grundstücks in Anspruch. Der Rest wird dadurch um so wertvoller. Dann sei das Gelände des Reichsamt des Innern notwendig. Dieses bedürfe längst der Erweiterung und gewinne solche an einer neuen vornehmen Platzgestaltung an der Königgrätzer Straße. Zugleich könne dort das neue Justizministerium errichtet werden, ein Wohnhaus für den Staatssekretär des Innern und eine Erweiterung des Auswärtigen Amts. An der Ecke gegenüber solle dann das neue Opernhaus erstehen. Vor dem Gedanken braucht man wohl nicht zurückzuschrecken, daß die Tiergartenstraße Verkehrsstraße werden müsse; denn das ist sie schon, und die vornehme Villenbebauung macht immer mehr mit kahlen Brandgiebeln bis an die Straße herantretenden Miethäusern Platz.

Ein weiterer Verkehrszug geht vom Schlesischen Tor über die Köpenicker, Neue und Alte Jakobstraße, die verlängerte Zimmerstraße, Zimmer- und Prinz-Albrecht-Straße, Eichhornstraße bis zur Potsdamer Straße. Die Yorkstraße soll über die Bahngleise hinweg mit der Bülowstraße geradlinig verbunden werden.

Ferner ist ein Ausbau des Königsplatzes geplant. An Stelle der Krollschen Baugruppe*) neben dem Generalstabsgebäude das neue Kriegsministerium dem Reichstage gegenüber! Zum besseren Schluß des Platzes nach Norden ein Neubau des Reichsmarineamts**) in der Achse der Siegessäule, durch Ankauf von Privatgrundstücken dort auch noch ein Neubau des Reichskolonialamts und etwa des Militärkabinetts — alles ohne weiteres durchführbar. Ihrem leitenden Hauptgedanken geben die Verfasser folgenden Ausdruck: „Heer und Volk“, die Träger deutscher Größe und Macht, vereinigt in den Denkmälern der Baukunst — würde eine solche Stätte nicht gewaltig jeden Deutschen ansprechen und jedem Fremden die Grundlage des Reiches vor Augen führen!

Die dem Staatssäckel zugemuteten Ausgaben durch den Bau neuer Ministerialgebäude sollen durch den Verkauf des in bester Geschäftsgegend gelegenen Kriegsministeriums nebst Garten gedeckt werden. Es würde dadurch am südlichen Teile der Prinz-Albrecht-Straße gleichzeitig Platz geschaffen für ein der Weltstadt würdiges Konzerthaus.

Ein schöner, wenn auch nicht leicht zu verwirklichender Gedanke ist die Schaffung einer neuen Kunstausstellungsanlage auf dem Gelände des jetzigen Zollgüterbahnhofes anstelle des für den neuen Hauptbahnhof bestimmten jetzigen Ausstellungsgeländes. Dieser Ausstellungspark soll gleichzeitig Ersatz schaffen für die 3 ha, die an der Ecke Lenné- und Königgrätzer Straße für das neue Opernhaus geopfert werden sollen. Trotz der zur besseren Verwertung angeordneten Wohnhausanlage würden immer noch 16 ha, am Wasser und dem Tiergarten gegenüber gelegen, für den neuen Ausstellungspark bleiben und eine großzügige Anlage allerersten Ranges geschaffen werden können.

Auch die Verfasser des Entwurfes: „Wo ein Wille, da ein Weg“, Professoren Dr.-Ing. Schmitz und Blum und Baurat Contag, haben auf Schönheit, künstlerische Ausgestaltung und architektonische Monumentalität weitgehende

*) Bekanntlich soll hier das neue Königl. Opernhaus errichtet werden!

**) Leider soll dieses Bauwerk an der dazu wenig geeigneten Königin-Augusta-Straße errichtet werden.

— vielleicht zu weitgehende — Rücksicht genommen. Sowohl im Entwurf, wie im Erläuterungsbericht finden sich eine Reihe guter und neuer Gedanken, mit künstlerischem Schwung und großem Können vorgetragen.

Die Kritik des Bestehenden ist durchweg zutreffend, — die architektonische Bearbeitung einzelner Gebiete erstreckt sich auf den Leipziger und Potsdamer Platz nebst den benachbarten Straßenzügen, den Inselspeicher, das Tempelhofer Feld und den Königsplatz mit der Gegend am Lehrter Bahnhof. — In den Umgestaltungen ist dabei recht weit gegangen; doch zeugen alle von großer Auffassung, und es darf nicht vergessen werden, daß es sich um Pläne handelt, die für eine weite Zukunft gedacht sind.

(Schluß folgt.)

DER UMBAU DER ALTSTADT IN STUTTGART.

Von Regierungsbaumeister H. WERNER, Neustadt a. H. — Hierzu Tafeln 10 bis 12.

Die Vorgeschichte.

Abb. 4.

Die rasche Entwicklung, die mit Einführung der Eisenbahnen überall einsetzte, hatte in Stuttgart einen mit der Zeit mehr und mehr sich fühlbar machenden Mangel an kleineren Wohnungen zur Folge. Von den verschiedenen gemeinnützigen Unternehmungen, die diesem Bedürfnis abzuhelfen suchten, sind vor allem diejenigen der Kgl. Staatsverwaltung zu erwähnen, die für die Unterbeamten der Verkehrsanstalten zweimal größere Baugruppen erstellte, so 1872 das „Postdörfle" am Fuß des Kriegsbergs und seit 1894 das „Eisenbahndörfle" auf der Prag. Im Jahre 1891 begann sodann auch der „Verein für das Wohl der arbeitenden Klassen" mit der Wohnungsfürsorge, indem er gesundheitlich einwandfreie sowie billige Wohnungen für die Arbeiter herstellte. Zufolge dieser Tätigkeit sind in den letzten Jahren in der Umgebung von Stuttgart rasch nacheinander die Vororte Ostheim, Westheim und Südheim entstanden. (Abb. 4 im Text.) Nachdem so die dringendsten Bedürfnisse der arbeitenden Klassen befriedigt waren, ging der Verein, unter Erweiterung seiner ursprünglichen Aufgabe, dazu über, auch für den Handwerker- und Kleinkaufmannsstand im Innern der Stadt zu sorgen und mit seiner Bautätigkeit in die Altstadt einzugreifen. Das geschah zunächst in der Weise, daß sich der Verein durch die städtische Wohnungskontrolle die in gesundheitlicher Beziehung traurigsten Häuser der Altstadt bezeichnen ließ, diese ankaufte, niederlegte und an ihrer Stelle gesunde Wohnstätten errichtete. Aber bald zeigte sich, daß mit bloßen Einzelbauten in dem ältesten Teil der Stadt nicht geholfen war, daß hier vielmehr gründlichere Arbeit geschehen mußte. Diese Erkenntnis, sowie die weitere Absicht, durch Schaffung breiterer Straßenzüge in den Altstadtvierteln zugleich den Verkehr dort zu beleben, führte schließlich auf den Gedanken, das ganze Gebiet zwischen Eberhard- und Steinstraße sowie dem Ilgenplatz anzukaufen und völlig umzugestalten. (Abb. 5 im Text.)

Die Vorarbeiten.

Mit den Vorbereitungen und später auch mit der Ausführung des großzügigen Plans wurde Baurat Hengerer betraut. Seine erste Aufgabe war es, die finanzielle Durchführbarkeit des Ganzen zu untersuchen, wozu eingehende Ermittlungen der einzelnen Häuserpreise vorgenommen wurden, und zwar durch Agenten unter der Hand; diese Ermittlungen ergaben, wie zu erwarten war, zunächst unerschwingliche Forderungen. Erst durch langwierige Verhandlungen, bei denen in geschickter Weise die einzelnen Eigentümer gegeneinander ausgespielt werden mußten, ge-

Abb. 5.

Abb. 6.

lang es, die Preise von 71 alten Häusern auf ein solches Maß zurückzuschrauben, daß deren Ankauf möglich wurde. Immerhin schwankten die Preise noch von 206 Mk. bis 1027 Mk. für das Quadratmeter; der Durchschnittspreis betrug — noch hoch genug — 477 Mk., womit sich eine Gesamtsumme von 3216000 Mk. ergab.

Nach Abschluß dieser Verhandlungen wurde sofort zu der überaus umständlichen Ermittlung der Mietwerte in der ganzen Umgegend des umzubauenden Viertels geschritten. Dabei waren sorgfältige Einzelerhebungen über die Mietpreise von Läden, Geschäftsräumen, Magazinen und Wohnungen erforderlich. Durch Zusammenstellung der gewonnenen Zahlen ließ sich alsdann leicht ein Überblick über den Wert der verschiedenen Geschäftslagen gewinnen.

Die nächste Aufgabe war die Aufstellung eines Grundplanes für die Neuanlage des in Betracht kommenden Gebiets. (Vgl. Textbild 6.) Hierfür war von Anfang an der Gedanke maßgebend, die bestehenden Straßenzüge in der Hauptsache zu belassen und nur soweit unbedingt nötig abzuändern bzw. zu erweitern. Im Mittelpunkt des umzubauenden Gebiets lag der Geißplatz, bisher wenig gewürdigt und von manchem Stuttgarter nie gesehen, aber ein echtes und gerechtes Stück Alt-Stuttgart. Mit sicherem Blick wurde dieser Platz nunmehr zum Kernpunkt des ganzen Unternehmens gemacht und dementsprechend mit besonderer Liebe ausgestattet. Zur Belebung des Verkehrs wurden sodann die Steinstraße, sowie die senkrecht zu ihr verlaufende Nadlerstraße, je unter Erbreiterung auf 11 m Lichtweite (während sie früher durchschnittlich nur 5,5 m, ja teilweise bloß 4,25 m Breite hatten), als Hauptverkehrsadern durchgeführt. Auf diese Weise wurde ein unmittelbar durchgehender Verkehr von der Königstraße über die Neue Brücke, die Nadlerstraße und den Ilgenplatz bis zur Eberhardstraße, sowie gleichzeitig von der Eberhardstraße durch die Steinstraße bis zu dem vor einigen Jahren neu erbauten Rathause bzw. dem Marktplatz ermöglicht. In entsprechender Weise erfuhren auch die Geiß- sowie Schreinerstraße Erbreiterungen auf rund 7 m; außerdem wurde anstatt einer bisher zu der Eberhardstraße parallel laufenden schmalen Hofeinfahrt eine neue 8,80 m breite Straße geschaffen und mit dem Namen der seiner Zeit infolge des Rathaus-Neubaus eingegangenen Metzgerstraße belegt. Endlich wurde noch anstatt eines früher vom Geißplatze nach der Eberhardstraße führenden engen Häuserdurchgangs, der nur dem Fußverkehr diente, eine neue 8 m breite Durchfahrt geschaffen. An Stelle des durch diese Straßenerbreiterungen der Stadt zufallenden neuen Gebiets im Gesamtbetrage von 11 a wurde von dieser ein Teil des die Eberhardstraße begleitenden alten Stadtgrabengebiets, das bisher Marktzwecken diente — der sogenannte „Häfelesmarkt“ — abgegeben, so daß nun für die Überbauung wieder der gleiche Platz wie früher zur Verfügung stand, und die Eberhardstraße die Breite von 19 m erhielt. In den auf diese Weise festgelegten Baublöcken wurden nunmehr die einzelnen Häuser bestimmt und in flüchtigen Skizzen entworfen. Je nach der Geschäftslage (Eck- oder Mittellage) und dem dadurch bedingten Wert erfolgte alsdann ihre Einteilung in sechs verschiedene Klassen, für welche Bodenpreise von 800 bis 300 Mk. für das Quadratmeter zugrunde gelegt wurden. Die für jede einzelne Gebäudeklasse aufzuwendenden Kosten wurden alsdann nach dem Kubikmeter des zu umbauenden Raums berechnet.

Diese Vorarbeiten bildeten die Grundlage für die Aufstellung des Finanzplans. Die zu erwartende Rente setzte sich zusammen aus den Mietpreisen der Läden, Geschäftsräume, Magazine und Wohnungen und ergab sich durchschnittlich zu 4,2 % des Gesamtaufwands, der aus dem Kaufpreise der Bauplätze, sowie den Neubaukosten bestand, während die Abbruchkosten annähernd durch den Abbruchwert der Häuser gedeckt wurden. Damit war klar, daß das Unternehmen nur durchgeführt werden konnte, wenn sich Geld zu einem Zinsfuße von 3 % beschaffen ließ. Von den übrigbleibenden 1,2 % mußten für die Käufer der neugebauten Häuser zur Deckung von Unkosten, Steuern, Verwaltungskosten usw. noch etwa 0,8 % in Rechnung genommen werden, während die übrigbleibenden 0,4 % den schließlich sich ergebenden Gewinn darstellten. Die Beschaffung der erforderlichen Mittel zu dem genannten Zinsfuß ist das Verdienst des rührigen Vorsitzenden des oben erwähnten Vereins, Geh. Hofrat Dr. v. Pfeiffer. Zunächst ging er selbst mit gutem Beispiel voran und stellte aus eigenen Mitteln die Summe von 1 Mill. Mk. zur Verfügung, während der Verein 250000 Mk. spendete. Sodann gab die Stadtgemeinde, in Anerkennung der großen Vorteile des geplanten Umbaus für die Gesundheits- wie Verkehrsverhältnisse der Altstadt — durch Beschluß vom 11. Dezember 1905 — weitere 4 Mill. Mk. Somit stand für die Ausführung die Gesamtsumme von 5250000 Mk. zur Verfügung, und zwar zu einem Zinsfuße von 3 %, 30 Jahre unkündbar und in 1 %igen Jahresbeträgen rückzahlbar.

Nachdem die Finanzierung so gesichert war, handelte es sich um die Art und Weise der Ausführung des Unternehmens. Das nächstliegende wäre gewesen, die Stadt hätte selbst die Arbeit in die Hand genommen. Hiervon wurde indes aus verschiedenen Gründen abgesehen: einmal wollte die Stadtgemeinde die Gefahr nicht allein tragen; sodann hätten die neu zu erbauenden Häuser doch nicht auf

die Dauer im Besitz der Stadt verbleiben können, weil ein Privatmann sein Haus mit weniger Kosten und mit günstigerem Erfolg verwalten kann, als eine Gemeinde; endlich vollzieht sich auch erfahrungsgemäß der Verkauf von Häusern zwischen Privaten glatter, als wenn eine Stadtgemeinde als Verkäuferin auftritt. Deshalb übernahm auch der Verein die Ausführung des ganzen Unternehmens. In dem Vertrage wurde bestimmt; der Verein verpflichtet sich, das Unternehmen in drei Jahren, beginnend am 1. April 1906, durchzuführen, die Stadtgemeinde dagegen erklärt sich bereit, die sämtlichen in Betracht kommenden Straßenzüge bis zum gleichen Endziel, dem 1. April 1909, fertigzustellen. Ein etwa bei der Abrechnung sich ergebender Überschuß sollte der Stadtgemeinde zufallen mit der Bestimmung, daß der ganze Betrag zur weiteren Verschönerung und Verbesserung der Altstadt verwendet werden muß.

Die Ausführung.

Der von dem Verein für das ganze Unternehmen zu Rat gezogene Baumeister war, wie schon oben erwähnt, Baurat Hengerer; er hat samt seinen Mitarbeitern, den Architekten Mehlin und Reissing, die Hauptarbeit geleistet. Außerdem war aber von der Stadt dem Verein die Bedingung gestellt worden, noch weitere Architekten zu beteiligen, um, wie man sich ausdrückte, nicht eine einzige, sondern verschiedene Handschriften zu erhalten, d. h. ein allzu gleichartiges Gepräge zu vermeiden. Ob dieser Grundsatz — ganz allgemein gesprochen — zweckmäßig ist, mag dahingestellt bleiben. Jedenfalls haben sich im vorliegenden Falle die verschiedenen Beteiligten nach Kräften bemüht, ein einheitliches Ganzes zu schaffen. Es waren außer den bereits Genannten noch tätig die Firmen: Eisenlohr & Weigle, Professor Bonatz, Bihl & Woltz, sowie die Regierungsbaumeister Dollinger und Martz.

Die Zweckbestimmung und damit die innere Gestaltung der verschiedenen Häuser richtete sich ganz nach deren Lage bzw. dem Verkehr in den betreffenden Straßen. Die Eberhardstraße mit ihrem doppelten Straßenbahngeleis und großstädtischen Treiben erforderte Räume für geschäftliche Großbetriebe. Dementsprechend wurden hier im Erdgeschoß durchweg größere Läden, in den Zwischenstockwerken Geschäfte, und in den oberen Geschossen mehrzimmerige Wohnungen, teilweise mit hübschen Erkerausbauten untergebracht. Während der westliche Baublock aus einzelnen eng aneinandergereihten Häusern besteht, gelang es beim östlichen, anstatt der ursprünglich hier vorgesehenen zwölf Einzelbauten, ein einziges großes Geschäftshaus, den Graf-Eberhard-Bau zu erstellen. In ihm erreicht die bauliche Entwicklung des Ganzen ihren Höhepunkt. Da der Ilgenplatz samt anschließender Nadlerstraße künftig einen großen Teil des bisher durch die Marktstraße vermittelten Durchgangverkehrs zwischen König- und Eberhardstraße aufnehmen wird, ist die Lage des Gebäudes an der Ecke von Eberhardstraße und Ilgenplatz besonders günstig gewählt. Es sollte aber kein Warenhaus werden, dessen Gewinn nur in eine einzige Tasche fließt, sondern ein Großgeschäftshaus, das eine Anzahl hervorragender Sonderfirmen unter einem Dach vereinigt und damit dem Käufer dieselben Bequemlichkeiten bietet wie das Warenhaus, ohne unter dessen Nachteilen zu leiden. Die Langseiten des Gebäudes folgen einerseits der leicht geschweiften Linie der Eberhardstraße, andererseits, mit derselben Krümmung, der neuen Metzgerstraße. Im Erdgeschoß, wo sich Laden an Laden reiht und außerdem ein großer Wirtschaftsbetrieb mit Weinstube, drei Kegelbahnen und einem Saal findet, ist der Lichthof nach innen gelegt und als vornehme Wandelhalle ausgebildet, die ermöglicht, den Läden auch nach innen Schaufenster zu geben; an diese Halle schließt sich die Treppe mit zwischengebautem Paternosteraufzug an. Vom ersten Stock ab ist der Lichthof nach hinten verlegt und trägt zur Erbreiterung des Luft- und Lichtraums der Metzgerstraße bei. Zugleich ergibt sich auf diese Weise für das erste Stockwerk eine zweigeteilte, das Treppenhaus umschließende Terrasse. Im übrigen ist hier die Grundrißanordnung ähnlich der des Erdgeschosses; es findet sich über der Gastwirtschaft ein modernes Kaffeehaus mit besonderer Damenabteilung, sowie ein Saal mit 17 Billards; daran stoßen Räume für Großgeschäfte, die zurzeit vom „Kaufmännischen Verein“ gemietet sind. Vom zweiten Stock ab sind, durch den ganzen Bau durchgehend, Großgeschäftsräume eingerichtet. Der Rohbau des Hauses besteht aus Eisenbeton, der als mächtiges Gerippe das Ganze trägt, während die Zwischenwände erst nachträglich eingezogen sind, also keinerlei Last aufzunehmen haben und daher beliebig versetzt werden können. Das Haus ist mit Waren- und Personenaufzügen, elektrischer und Gasbeleuchtung usw. ausgestattet. Die Waren werden auf der Rückseite des Gebäudes von der Metzgerstraße aus in der Weise eingebracht, daß sie unmittelbar in die Untergeschoß- bzw. Kellerräumlichkeiten gelangen, wodurch der Ladenbetrieb an der Vorderseite nicht gestört wird. — An den übrigen Straßen, so namentlich an der durchgehenden Stein- und Nadlerstraße, wurden im Erdgeschoß vorwiegend Läden für kleinere und mittlere Geschäftsleute angeordnet, darüber sind Wohnungen von 2 bis 4 Zimmern eingerichtet. Außerdem finden sich in den Erdgeschoßräumlichkeiten noch Werkstätten vor, sowie namentlich verschiedene der für Stuttgart so bezeichnenden Weinstuben.

Entsprechend ihrer Bedeutung für den Verkehr wurde die äußere Ausstattung der Häuser gehalten; die großstädtischen Bauten in Werkstein, die kleineren in Putz. Bei den Stuttgarter Verhältnissen genügt es aber nicht, die Gebäude bloß nach ihrer Wirkung von der Straße aus zu behandeln; mindestens ebenso wichtig ist die Rücksicht auf den Anblick von den die Stadt umgebenden Höhen aus. Während sich bei den in den letzten Jahrzehnten entstandenen Neubauten überall die entsetzlichen sargförmig abgeschnittenen Dächer vorfinden, hat der Erbauer hier, in bewußter Anlehnung an die guten Alt-Stuttgarter Vorbilder, vor allem die schönen Fachwerkhäuser des Marktplatzes, in weitem Umfange mit Giebelbauten gewirkt, die sich in hervorragender Weise in das Städtebild einfügen. Besonders vornehm wirken die beiden Baublöcke an der Eberhardstraße, der eine mit fünf aneinandergereihten verschiedenartigen Giebeln, der andere, der Graf Eberhardbau, als gewaltiges Langhaus ausgebildet und mit zwei seitlichen sowie einem etwas höheren Mittelgiebel ausgestattet, hinter dem der massige Turm aufragt, der so gut zu den benachbarten Türmen der Stiftskirche und des Rathauses paßt. Die zwischen beiden gelegene Durchfahrt zum Geißplatz ist durch einen etwas zurückgerückten Torbogen, der reiche Schattenwirkung schafft und einen überaus malerischen Durchblick nach dem Geißplatz gewährt, überspannt. In der anstoßenden ausgebrochenen Ecke des Eberhardbaues ist, mit Baumsatz

und Brunnen geziert, ein kleiner Vorgarten angelegt, der den Eingang zur Wirtschaft vermittelt und von dem Balkon des Kaffeehauses überragt ist. — An den übrigen Straßen des Umbauviertels, insbesondere an der durchgehenden Stein- und Nadlerstraße, bringt die Architektur die behagliche Ruhe des guten alten bürgerlichen Geschäftshauses zur Darstellung. Dementsprechend sind hier die Stirnen im allgemeinen in Putz gehalten unter nur sparsamer Verwendung von Werkstein für besonders ausgezeichnete Gebäudeteile, wie Lauben, Freitreppen, vorspringende Erker usw. — Eine besonders glückliche Wirkung ist am Geißplatz erzielt. Hier erhält die Architektur einen heimeligen, äußerst wohltuenden Zug. Der in der Mitte des Platzes aufgestellte, vom „Verein zur Förderung der Kunst" gestiftete Märchenbrunnen, das dahinter gelegene hohe Giebelhaus mit seiner Laubenanlage im Erdgeschoß sowie endlich der von der Metzgerstraße aus hereinblickende hochragende Eberhardsturm geben dem Platz eine ungesucht malerische Wirkung.

Erwähnt möge noch werden, daß der Baumeister nicht bloß ohne jedes Befreiungsgesuch die baupolizeilichen Vorschriften eingehalten hat, die für den inneren Kern der Stadt eine Gebäudehöhe gleich Straßenbreite + 4,5 m bis zum Hauptgesims zulassen, sondern, um der künstlerischen Wirkung willen, teilweise beträchtlich unter jener zulässigen Grenze geblieben ist, so z. B. in der Umgebung des Geißplatzes u. a. Wenn eine solche Selbstbeschränkung auch sonst geübt würde, hätte wohl schon manches herrliche Straßenbild und manche hübsche Firstlinie vor der Zerstörung gerettet werden können.

Zusammenfassung:

Fassen wir zunächst die rein künstlerische Seite ins Auge, so bietet, wie soeben erwähnt, das Ganze ein überaus erfreuliches Bild.

In technischer Hinsicht ist zu betonen, daß während der ganzen dreijährigen Bauzeit bei Abbruch wie Neubauarbeiten nicht ein einziger ernstlicher Unfall vorgekommen ist. Das verdient deshalb Erwähnung, weil vor allem die Abbrucharbeiten sich sehr schwierig gestalteten und viel Geschick und Gewandtheit erforderten; mußten doch mehrere der alten Häuser, ehe man an den Abbruch gehen konnte, erst künstlich gestützt werden, um ein Einfallen zu verhindern.

Aber auch wirtschaftlich bedeutet das Unternehmen einen vollen Erfolg (und zwar den Hauptefolg. D. S.) Dieser kommt am besten dadurch zum Ausdruck, das bereits $^2/_3$ aller Neubauten Käufer gefunden haben. Die Berechnungen des Erbauers hinsichtlich der Geschäftslage des Viertels haben sich als vollauf richtig erwiesen. Auch läßt sich, namentlich seit die Straßenfahrbahnen fertig gestellt sind, eine erfreuliche Steigerung des Verkehrs bemerken. Besonders aber ist noch auf den durch das Unternehmen geschaffenen bedeutenden Umsatz hinzuweisen. Die Summe von 3216000 Mark, die den Besitzern der alten Häuser zugeflossen ist, hat manch trübe Verhältnisse gebessert und manch früheren Hausbesitzer instandgesetzt, in der frisch erstandenen Altstadt ein neues schöneres Haus zu erwerben als bisher. Außerdem hat durch die 4 Millionen Mark, welche für die Neubauarbeiten selbst ausgegeben wurden, manch tüchtiger Handwerker lohnende Arbeit und reichen Verdienst gefunden.

NEUE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

Wir bitten um gefällige Zusendung aller einschlägigen neuen Bücher und Schriften, die wir unter dieser Übersicht regelmäßig anzeigen werden; wir übernehmen aber keine Verpflichtung zur Besprechung und Rücksendung.

DIE MÖGLICHKEIT DER INNEREN UMGESTALTUNG VON GROSS-BERLIN. Auf der Grundlage des Entwurfes von Eberstadt-Möhring-Petersen, bearbeitet von Walther Lehweß. Sonderabdruck aus der „Bauwelt". Verlag Ullstein & Co., Berlin SW.

HEIMATSCHUTZ IN BRANDENBURG. No. 8 der Mitteilungen: Zum Wettbewerb Groß-Berlin.

VERHANDLUNGEN DER XIV. TAGUNG des Verbandes der auf der Grundlage des gemeinschaftlichen Eigentums stehenden DEUTSCHEN BAUGENOSSENSCHAFTEN. Dessau, Anhaltische Buchdruckerei Gutenberg e. G. m. b. H., 1910.

DIE WOHNUNGSFRAGE von Prof. Dr. L. Tehle. I. Das Wohnungswesen in der modernen Stadt, und II. Die städtische Wohnungs- und Bodenpolitik, in zwei Bändchen zu 80 Pfg. Sammlung Göschen. Leipzig 1910. In den beiden Bändchen sind die zahlreichen Einzelgebiete der Wohnungsfrage, die ja Verwaltungsbehörden, Sozialpolitiker und Öffentlichkeit in gleichem Maße beschäftigt, kurz dargestellt. Wenn man hier vorhandene Übelstände beseitigen will, so ist Vorbedingung, daß die Ursachen richtig erkannt und die Erscheinungen auf dem weitverzweigten Gebiete richtig gedeutet werden. Dieser Aufgabe unterzieht sich der Verfasser und erörtert von diesem Standpunkte aus unter anderem die Ermittelung des Wohnungsbedarfs und seine Befriedigung, die Einbürgerung des Kleinhauses, die gemeinnützige Bautätigkeit und deren Aufgabe, die Verbilligung der Wohnungsmieten, die Wirkung der Bauvorschriften, bzw. Baubeschränkungen, die praktische Bedeutung des Erbbaurechts, die Monopolstellung des städtischen Baulandes, die Bildung des Bodenpreises, die Formen der Baulanderschließung, wobei er allenthalben da, wo ungesunde Verhältnisse bestehen, auf die geeignetsten Mittel zu ihrer Beseitigung hinweist.

Ganz besondere Beachtung verdient die Schrift aber deshalb, weil darin auch der von Dr. K. von Mangoldt gemachte Vorschlag, den Gemeinden zum Zwecke der Beschaffung von wohlfeilem Bauland ein erweitertes Enteignungsrecht zu verleihen, weiter verfolgt und in seinen Folgen dargelegt wird.

Jedenfalls ist diese Schrift ein wertvoller Beitrag zur Wohnungsfrage, und dürfte jeder, der sich mit dieser Frage eingehend beschäftigt, sie gern berücksichtigen. Dr. Baumert, Justizrat.

Der neue BEBAUUNGSPLAN FÜR CHICAGO. Von Dr. Werner Hegemann in Berlin. Verlag von Ernst Wasmuth A.-G. Berlin 1910.

Das 12. Heft der MITTEILUNGEN DES LANDESVEREINS „SÄCHSISCHER HEIMATSCHUTZ" enthält zahlreiche Beiträge aus fast allen Gebieten des Heimatschutzes. Jedem Naturfreund wird schon der einleitende Aufsatz von Professor Dr. Arno Naumann über „Praktische Wege des Heimatschutzes" mit seinen prächtigen Abbildungen zum Herzen sprechen. Verschiedene Aufsätze über „Neue Bauten in heimatlicher Bauweise" zeugen von Fortschritten der großen Kulturbewegung. Auch die „Volkskundliche Bude auf der Dresdner Vogelwiese"

ist in dem Heft mehrere Male bildlich dargestellt. Praktische Wege zur Verbesserung der Grabdenkmäler werden in einer großen Anzahl von vorbildlichen Entwürfen gegeben, die als Ausführungszeichnungen im Maßstab 1 : 10 in sechs Blättern zu je 60 Pfg. vom Heimatschutz zu beziehen sind. Einige kleinere Aufsätze über den „restaurierten Frohnauer Hammer", „Aus der Ober-Lausitz" und „Zeichenunterricht und Naturschutz", geben beachtenswerte Anregungen. Das Heft ist durch die Geschäftsstelle des Heimatschutzes, Dresden-A., Schießgasse 24, für 80 Pfg. zu beziehen.

CHRONIK.

BERICHTIGUNG. Im Dezember-Heft 1910 ist bei der Nachricht über das Ergebnis des Wettbewerbs zur Erlangung eines Bebauungsplanes von Bunzlau beim I. Preise ein falsches Kennwort angegeben worden. Es muß heißen: I. Preis von 3000 Mk. der Entwurf „Bunzlau vor den Toren"; die Verfasser waren richtig benannt.

Im Wettbewerbe um einen BEBAUUNGSPLAN FÜR DIE STADT HALTERN I. WESTF. wurden von 36 Entwürfen folgende Preise zuerkannt:

I. Preis: Kennwort: „Kiwit", Verfasser: Stadtbauassistent Meffert und Architekt Habel zu Barmen.

II. Preis: Kennwort: „Haltern", Verfasser: Stadtgeometer Schmidt zu Stuttgart.

III. Preis: Kennwort: „Mit geringen Mitteln eine schöne Gartenstadt", Verfasser: Architekt Oscar Lange, Mitarbeiter Erich Jäckel zu Berlin-Wilmersdorf.

Wettbewerb. Die nächste Umgebung des von der Stadt FRANKFURT A. M. angekauften, als öffentliche Anlage bestimmten Teils des Holzhausenschen Parkes soll mit Landhäusern bebaut werden.

Der von Herrn Prof. Friedr. Pützer in Darmstadt ausgearbeitete Entwurf des Bebauungsplans berücksichtigt besonders die zu erhaltenden Parkschönheiten. Diese sollen auch bei der Gruppierung und Ausführung der Landhäuser in weitgehendstem Maße Berücksichtigung finden.

Die Eigenheim-Baugesellschaft zu Frankfurt a. M., der die Bebauung des Parkes obliegt, erläßt zu diesem Zwecke unter den deutschen Architekten ein Preisausschreiben, für das rund 10000 Mk. für Preise und Ankäufe vorgesehen sind.

Dem Preisgericht gehören an: a) Oberbürgermeister Dr. Adickes; b) Dr. A. von Heyden, Direktor der Deutschen Bank, Filiale Frankfurt a. M.; c) Stadtbaurat Gustav Schaumann; d) Ph. Wolz, Direktor der Eigenheim-Baugesellschaft für Deutschland; sämtlich in Frankfurt a. M. — e) Professor Friedrich Pützer, Darmstadt. — f) Geh. Regierungsrat Dr.-Ing. Muthesius, Nicolassee b. Berlin. — g) Städt. Baurat Grässel und h) Architekt Professor Berndl, beide in München.

Sämtliche eingehenden Entwürfe sollen nach der Preisverteilung in einem Pavillon, der von der Eigenheim-Baugesellschaft im Holzhausenschen Parke errichtet wird, öffentlich ausgestellt werden.

DIE ZENTRALSTELLE FÜR WOHNUNGSREFORM IN ÖSTERREICH beabsichtigt die Gründung eines Zweigvereins in Linz. Obwohl die Stadtgemeinde, die Direktion der Staatsbahnen und einzelne Arbeitgeber der Industrie dort schon mit der Errichtung von Kleinwohnungsbauten vorgegangen sind, herrscht doch noch immer Wohnungsnot, so daß eine genossenschaftliche Bautätigkeit dringend notwendig ist, der die Gemeinde fördernd entgegenkommen wird. — Dem Vorstand ist eine Einladung des Bürgermeisters der Stadt Wien zugegangen zu einer Umfrage über den Entwurf einer neuen Wiener Bauordnung. Es wurde beschlossen, als Abgeordnete der Zentralstelle die Herren: Professor an der k. k. technischen Hochschule Karl Mayreder und Hof- und Gerichtsadvokaten Dr. Emil Ritter von Fürth zu entsenden. Hofrat Dr. Maresch hat gemeinsam mit dem Obmanne des Böhmischen Landesvereines für Wohnungsreform, Direktor Dr. Lostak, bei sämtlichen beteiligten Ministern vorgesprochen, um die Wünsche der beiden Verbände, betreffend die auf der Tagesordnung des Reichsrates stehende Gesetzesvorlage über den Wohnungsfürsorgefonds, der Regierung zur Kenntnis zu bringen. Beide Verbände betonen insbesondere die Notwendigkeit, daß den verschiedenen Versicherungsunternehmungen, sowohl privaten als auch öffentlichen Charakters, den Sparkassen und Landeshypothekenanstalten die Ermächtigung erteilt werde, ihre Kapitalien auch über die Mündelsicherheit hinaus in jenen Hypothekardarlehen anzulegen, für die vom Wohnungsfürsorgefonds Haftpflicht geleistet werde.

Die Zentralstelle veranstaltete ferner eine Studienreise nach Budapest. Zunächst wurden die kommunalen Wohnungsanlagen in Augenschein genommen, die ungeteilte Anerkennung fanden. Das Männerheim, das im Frühjahr der Benutzung übergeben werden soll und 450 Personen Unterkunft bieten wird, lehnt sich in seiner ganzen Anlage an die besten englischen Vorbilder und an den von der Jubiläumsstiftung für Volkswohnungen und Wohlfahrtseinrichtungen geschaffenen Typus an. — Erstaunlich sind die von der Gemeinde im kurzen Zeitraume von zwei Jahren geschaffenen Familienwohnungen. Arbeiter- und Beamtenwohnhäuser, Obdachlosenheime, die, in Verbindung mit Werkstätten, den Arbeitslosen Unterkunft gewähren sollen, Barackenbauten, um dem augenblicklichen Wohnungsmangel abzuhelfen, bilden zusammen ein großzügig geplantes und zum Teil schon verwirklichtes Wohnungsprogramm, für das die Stadt Budapest im ganzen 95 Millionen Kronen in Aussicht genommen hat. — Die Erwartungen wurden schließlich noch übertroffen bei der Besichtigung der staatlichen Arbeitersiedelungen in Kispest, die mit ihren zahlreichen Häuschen und Häusergruppen einen durchaus gelungenen Eindruck bieten. Hier hat insbesondere die heimische Bauweise in reichem Maße Berücksichtigung gefunden.

STÄDTISCHE PROGRAMM-KALENDER. Die Stadtverwaltung Düsseldorf hat einen ersten Schritt zur Organisation des dort sehr ausgebildeten privaten Vortragswesens getan. Auf Anregung der verschiedensten Seiten gibt in ihrem Auftrage die Landes- und Stadtbibliothek seit Oktober des Jahres monatliche Programm-Kalender heraus, die eine tabellarische Zusammenstellung der künstlerischen Konzerte und der Vorträge wissenschaftlichen und künstlerischen Charakters enthalten, die in Düsseldorf von Vereinen und Privatpersonen veranstaltet werden. Das Unternehmen hat in der Öffentlichkeit reichen Beifall gefunden und verdient vielleicht auch anderorts Nachahmung.

DER IX. INTERNATIONALE WOHNUNGSKONGRESS in Wien 1910, dessen Mitglieder- und Teilnehmerzahl 1329 betrug, hat einen Überschuß von rund 3500 Kronen aufzuweisen; die Kongreßschriften werden in zwei Bänden in nächster Zeit zur Ausgabe gelangen. Das günstige Ergebnis ist vor allem auf die außerordentliche, moralische und materielle Förderung zurückzuführen, welche der Kongreß seitens des Ministeriums für öffentliche Arbeiten, der Gemeinde Wien, des Landes Nieder-Österreich, der Handels- und Gewerbekammer, des Österreichischen Museums für Kunst und Industrie sowie zahlreicher Körperschaften, insbesondere der Wiener Bankhäuser, der Ersten österreichischen Sparkassa und hervorragender industrieller Unternehmungen sowie seitens der Presse erfahren hat. Der große Beifall, den die in Verbindung mit dem Kongresse veranstaltete Ausstellung gemeinnütziger Kleinwohnungsanlagen gefunden hat, veranlaßte das Komitee der Zentralstelle für Wohnungsreform in Österreich, aus dem oben bezeichneten Überschusse einen Betrag von 2000 Kronen zur Veranstaltung von Wanderausstellungen gemeinnütziger Kleinwohnungsanlagen in Österreich zu überweisen. — Der restliche Betrag soll die Abhaltung österreichischer Wohnungsberatungen ermöglichen.

Die Unterlagen aller zur Ausschreibung gelangenden Wettbewerbe können in den Geschäftsräumen des Verlags Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35, wochentäglich in den Stunden von 10—4 Uhr unentgeltlich eingesehen werden.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

8. Jahrgang 1911 3. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

ZUR SCHNELLVERKEHRSPOLITIK DER GROSSSTÄDTE. Hierzu Tafel 13 und 14.

VORTRAG, GEHALTEN IN DER ALLGEMEINEN STÄDTEBAU-AUSSTELLUNG BERLIN 1910.

Von G. KEMMANN, Berlin.

Die Entwicklung der Großstadtschnellbahnen hat mit der Tatsache zu rechnen, daß diesen Bahnen — gleichviel ob elektrisch oder mit Dampf betrieben — im Durchschnitt nur eine geringe Rente beschieden ist. Wenn man für den Ertrag die gewiß bescheidene Forderung einer nur 4%igen Verzinsung aufstellt, d. h. wenn man nicht nur für die Anleihen, sondern auch für das Aktienkapital der Schnellbahnen den Zinsfuß fest verzinslicher Staatspapiere zugrunde legt, so können nur wenige Schnellbahnen als einträglich gelten. In London gibt es keine einzige unter den unzähligen Stadt- und Vorortbahnen — auch nicht den elektrisch betriebenen —, die 4% auf das Gesamtkapital abwerfen. Auch die Liverpooler Schnellbahnen stehen unter dem Zeichen völliger Ertragslosigkeit. Weiter müssen die Schnellbahnen von Chicago und von Brooklyn, sowie die von Philadelphia im Sinne der obigen Vorraussetzung samt und sonders als ertragslos bezeichnet werden. Daß ebenso das wirtschaftliche Ergebnis unserer Berliner staatlichen Stadt- und Vorortbahnen auch nicht den allerbescheidensten Erwartungen entsprochen hat, ist allgemein bekannt.

Nicht überall malen sich glücklicherweise die Zustände so vollkommen in grau, wie in den genannten Fällen, wenn es allerdings auch nur wenige Schnellbahnen sind, die mehr als 4% erbringen. Außerhalb des europäischen Festlandes sind einstweilen die des eigentlichen New York die einzigen, um die es besser bestellt ist. Für die Beurteilung dieser Schnellverkehrswege ist aber zu beachten, daß sie auf dem schmalen Streifen der Manhattaninsel eng zusammengedrängt liegen und die Hauptmasse des Schnellverkehrs zu bewältigen haben; dazu kommen noch einzelne stark belastete Ausfallpforten über den East-River und Hudson in Gestalt von Brücken und Tunneln, unter denen neuerdings die der Hudson- und Manhattan-Gesellschaft starken Verkehr an sich gezogen haben. Das Textbild 1 verrät, welche Menschenmassen auf dem Raum der Geschäftsstadt tagsüber angestaut sind, die von den Schnellbahnen fast augenblicklich an- und abbefördert werden müssen, und wie diese Stauung beim weiteren Ausbau von Turmhäusern noch außerordentlich zunehmen muß. Die Schnellverkehrswege sind hier gewissermaßen durch ganze Heere von Aufzügen, unter Umständen sogar in unmittelbarem Anschluß an die Bahnen in den Turmhäusern senkrecht fortgeführt.

Ferner darf noch auf die Pariser und Berliner Hoch- und Untergrundbahnen als Beispiele für Schnellbahnen hingewiesen werden, die sich in gesunder wirtschaftlicher Verfassung befinden und voraussichtlich weiter entwickeln werden. In bezug auf die wirtschaftliche Ausnahmestellung dieser beiden Schnellbahnsysteme muß indessen hinzugefügt

werden, daß sich die Pariser Linien in ihrer Ausdehnung völlig auf den verkehrsreichen Stadtkern beschränken und die Rolle der im Innern wenig entwickelten Straßenbahnen mit übernehmen, während in Berlin mit einem im Durchschnitt verhältnismäßig niedrigen Anlagekapital gerechnet werden konnte und die Beschränkung auf Hauptverkehrsrichtungen in Verbindung mit einer besonders glücklichen und fürsorglichen Geld- und Wirtschaftspolitik bei der Beurteilung der Verhältnisse stark in die Wagschale fallen.

Ich erläutere das Gesagte an der Hand bildlicher Darstellungen der Erträgnisse der größeren Mehrzahl der bisher ausgeführten elektrischen Schnellbahnen der Welt, nach Maßgabe der verfügbaren Rechenschaftsberichte übereinstimmend bezogen auf das Jahr 1908 (siehe Texbild 2). Ausgelassen sind Boston und Philadelphia, wo sich die Schnellbahnen und die Straßenbahnen in derselben Hand befinden, die Schnellbahnziffern daher nicht besonders ausgewiesen sind. Auch die neuerdings technisch so sehr vervollkommneten Brooklyner Schnellbahnen fehlen, die indessen, wie schon erwähnt, ebensowenig einträglich sind, wie die von Philadelphia. In den Abbildungen ist durch Zusammentragen der Bahnlänge in wagerechter Richtung und des kilometrischen Kapitalaufwandes in der Senkrechten zu einem mit starken Linien umgrenzten Rechteck für jede der Bahnen das Gesamtkapital dargestellt. Dieses findet seine Verzinsung in dem Reinerträgnis des Unternehmens, das dem Roherträgnis abzüglich der Rückstellungen entspricht. Innerhalb eines Teiles der Rechtecke, die das Bahnkapital darstellen, ist nun durch Abteilung eines engräumig liniierten Füllungsinhalts ersichtlich gemacht, für welchen Teil des Gesamtkapitals das Roherträgnis zu einer 4%igen Verzinsung ausgereicht hätte, in der Annahme, daß der gesamte Rohüberschuß, d. h. der Überschuß der Einnahmen über die Betriebsausgaben letzteren nur noch die Steuern und sonstigen Abgaben zugerechnet, auf das Kapital ausgeschüttet werden könnte. Die über den engräumig liniierten Füllungsinhalt hinaus verbleibenden weiträumig liniierten Flächen können unter dieser Annahme als diejenigen mindesten Kapitalabschnitte angesehen werden, die ganz leer ausgingen. Nur bei einigen wenigen Bahnen steigt die Füllung über den Rechteckrand hinaus, und zwar in den schon genannten New Yorker, Pariser und Berliner Fällen, in denen aus dem in gepünktelten Flächen angelegten Überschuß Dividenden oder Zinsen über 4% hinaus gezahlt werden konnten. Die Abbildungen werden noch eindrucksvoller, wenn berücksichtigt wird, daß es in den meisten Fällen im wesentlichen Rohüberschüsse sind, die zur Verzinsung des Kapitals ausgeschüttet wurden, denn die wenigsten Unternehmungen sind in der Lage, auch nur für die notdürftigsten Rückstellungen zu Erneuerungen, Kapitaltilgungen oder gar Notfällen vorzusorgen. Aber auch in den Figuren der New Yorker Hoch- und Untergrundbahnen ist nach dem Urteile des amerikanischen Fachmannes Joseph Bion Arnold auf angemessene Rückstellungen nicht Bedacht genommen, so daß das Ergebnis hier in zu günstigem Lichte erscheint, während andererseits die Berliner, ebenso auch die Pariser Schnellbahnverwaltung von vornherein nach gesunden Grundsätzen auch die Rücklagen bedacht haben, was in diesen beiden Fällen durch hellere gepünktelte Flächen in den Abbildungen berücksichtigt ist, die zeigen, daß sich auch das Reinerträgnis noch oberhalb einer 4%igen Kapitalverzinsung befindet, wie es bei ähnlichen Wirtschaftsgrundsätzen übrigens auch in den New Yorker Beispielen der Fall sein würde. Die Abbildungen zeigen ferner, wie ungleich sich der elektrische Schnellverkehr in den verschiedenen Großstädten entwickelt hat. Berlin braucht, was die Ausdehnung seiner elektrischen Schnellbahnen betrifft, auf seine bisherigen Leistungen nicht sonderlich stolz sein.

Abb. 1. Geschäftsstadt von New York.

Alles in allem aber summt sich die Gesamtheit der hier vorgeführten Auslese immer schon zu einem Kapitalaufwande von nicht weniger als 2,6 Milliarden Mark auf, d. i. den vierten Teil des gesamten preußisch-hessischen Staatseisenbahn-Kapitals.*) Alle bisherigen elektrischen Schnellbahnen zusammen würden sich auf mehr als ein Drittel dieses Bahnkapitals oder auf über die Hälfte der gesamten preußisch-hessischen Staatsbahnschuld stellen, ganz ungerechnet solche elektrischen Bahnen, wie die Pennsylvanische, die New York Central, die ja auch dem Ortsverkehr New Yorks mit dienen. Die Betrachtung hätte aber auch die Dampfbahnen mit zu umfassen, die im Schnellbahnwesen auch heute noch weitaus das Feld beherrschen, über die jedoch, da sie überwiegend Bestandteile größerer Eisenbahnnetze sind, keine gesonderten Ziffern

*) D. i. ein Drittel der preußisch-hessischen Staatsbahnschuld.

Abb. 2. Wirtschaftlichkeit der elektrischen Schnellbahnen der wichtigsten Weltstädte im Jahre 1908.

vorliegen. Wie es mit den Renten dieser Bahnen aussieht, ist trotz ihrer niedrigeren kilometrischen Anlagekosten aus den Verkehrs- und Betriebsverhältnissen leicht zu erkennen; die Klagen der Londoner Bahngesellschaften liefern in dieser Richtung ein untrügliches Beweismaterial.

Weiter ist noch zu beachten, daß die vorgeführten Figuren nur einen Zustand, gewissermaßen ein Augenblicksbild darstellen, während das großstädtische Verkehrsleben eine Fülle sich widersprechender Noten aufweist. So hat die Schnellbahn in Städten, in denen der Entwicklung des Straßenbahnwesens, vielleicht auch der Automobilomnibusse, im Innern noch erhebliche Erweiterungsmöglichkeiten offenstehen, besonders in den inneren Stadtteilen mit einem häufig recht empfindlichen Wettbewerb dieser Verkehrsmittel zu rechnen. Die sehr ausführlichen Berichte, die die im Jahre 1903 vom König Eduard VII. berufene Kommission und das englische Handelsamt über den Londoner Verkehr erstattet haben, lassen in diesen Dingen tiefer auf den Grund sehen. London, die englische Riesenstadt, unsere größte Lehrmeisterin im Schnellbahn-, Straßenbahn- und Omnibuswesen — Lehrmeisterin gerade wegen der von Berlin abweichenden, in vollster Gärung befindlichen Entwicklungszustände — hält, was die gegenseitige Beeinflussung der verschiedenen Verkehrsmittel betrifft, auch Berlin den Spiegel vor.

War nun das Bild, das ich über die eigenwirtschaftlichen Erfolge des Großstadtschnellverkehrs zu entwerfen hatte, kein glänzendes, sollen wir deshalb bedauern, daß in seinem Entwicklungsgange der Wahrnehmung der eigenwirtschaftlichen Rücksichten nicht immer die gebührende Beachtung zuteil wurde? Hat doch der tatkräftige Entschluß, der sich wirtschaftlichen Gesichtspunkten häufig nur widerstrebend unterzuordnen pflegt, dem Großstadtverkehr so mächtige Antriebe gegeben; verdanken wir doch den auf die Einführung der elektrischen Zugförderung gerichteten kraftvollen Bestrebungen die im Stadtschnellverkehr erreichten allgemeinnützigen Erfolge, wenn sie auch mit vielen Opfern erkauft sind. Ist es doch auf diese Triebkraft zurückzuführen, daß wir auf der Grundlage gewaltigen technischen Fortschritts jetzt unsere Großstädte, die durch die Dampfverkehrsmittel aufgebaut sind, durch den elektrischen Schellverkehr weiter entwickeln, die Linien infolge Fortfalls des Dampfes vervielfältigen, die ganzen Stadtgebiete mit engmaschigerem Aderwerk modernen Schnellverkehrs überspannen können, dessen Blutumlauf sie ernährt und befruchtet!

Aber die diesen Zwecken gebrachten Geldopfer müssen doch wohl vielfach die Richtlinien für das weitere Vorgehen ändern. Wenn die Zeiten wirtschaftlicher Phantasien auf dem Gebiet der Schnellbahnen jetzt vorüber sind, durch die Erfahrungen vielmehr gezeigt ist, daß ihre Wirtschaftlichkeit im allgemeinen auf so schwachen Füßen steht, andererseits ihr weiterer Ausbau im Gemeinwohl notwendig ist, die technischen Aufgaben heute nach keiner Seite mehr unüberwindliche Hindernisse bieten, welche Richtungen sollen dann zur Verwirklichung solcher Unternehmungen weiterhin eingeschlagen werden?

Daß zunächst der ganze Zuschnitt der Anlagen, des Baues, der Betriebsführung, der Fahrpreisstellung nach haushälterischen Gesichtspunkten einzurichten ist, sollte nicht erst besonderer Hervorhebung bedürfen. Dennoch werden auch hierüber bei der weitgehenden Unstimmigkeit und Zersplitterung der Ansichten einige Bemerkungen am Platze sein. Ich weiß wohl, daß ich mich bei der Zähigkeit, mit der auch in Berlin vielfach an vorgefaßten Meinungen festgehalten wird, mehr oder weniger hartnäckigem Widerspruch aussetze, wenn ich es wiederhole, daß das Bestreben, überall nur Untergrundbahnen zuzulassen, die Quelle schweren wirtschaftlichen Schadens ist und den Fortschritt hemmt. Der Widerspruch gegen Hochbahnen hat sich in Berlin allmählich zu geradezu krankhaften Formen herausgebildet, ebenso wie sich, beiläufig bemerkt, die Auffassung entwickelt hat, daß der Berliner zu bequem, im Westen zu vornehm sei, um von einer Schnellbahn zur anderen in einem Bahnhofe umzusteigen, vielmehr die Züge überallhin durchfahren müßten, selbst unter Anwendung von Gemeinschafts-Betriebsformen von Bahnlinien, die man an der Hand der Erfahrungen keineswegs als sachentsprechend bezeichnen kann. Wenn die wohlhabenden und einflußreichen westlichen Berliner Vorstädte ohne Ansehung der Wirtschaftlichkeit nur Untergrundbahnen zur Durchführung bringen, die Gemeinde Grunewald, deren Verkehr ein Schnellbahnunternehmen überhaupt nicht zu versorgen in der Lage ist, für eine durch ihr Gebiet hindurchgeführte Schnellbahn Zuschüsse in Aussicht stellt, die eine laufende Belastung des Gemeindesäckels für ewige Zeiten darstellen, deren jetziger Kapitalwert erheblich über ein halbes Dutzend Millionen ausmacht, so glauben auch Gemeinden, die auf sparsamere Wirtschaftsführung angewiesen sind, sich auf den gleichen Standpunkt stellen zu dürfen, obwohl von allen ausländischen Fachleuten, die Berlin besucht haben, in Wort und Schrift offen ausgesprochen ist, daß Hochbahnen in der reifen architektonischen Durchbildung, wie sie z. B. bereits die Bülowstraße aufweist, der deutschen Hauptstadt wie jeder anderen Großstadt nur zur Zierde

gereichen können, und obwohl sich eine Stadt wie Philadelphia bereits dem Berliner Vorbilde durch die Tat angeschlossen hat.

Um die Unterschiede in der Ausgestaltung von Hochbahnen zu veranschaulichen, führe ich eine Reihe von Bildern vor — Hochbahnen in New York und Brooklyn und die Probestrecke für die Schwebebahn in Berlin (siehe Tafeln 13 und 14. Die Abbildung des Viaduktes auf der Paßybrücke in Paris vergleiche Tafel 39 II des vorigen Jahrganges unserer Zeitschrift. D. S.)

Daß die Hochbahn nicht unerheblich billiger ist als die Untergrundbahn, wissen wir zur Genüge. In den freien Außengebieten mit geringem Verkehr aber ist auch sie noch zu teuer; hier sollten andere Bahnformen gewählt werden, wie sie sich im Verlaufe eines halben Jahrhunderts im Schnellbahnwesen als die natürlichen herausgebildet haben, die Formen der offenen Bahn, die auf Dämmen oder in Einschnitten geführt wird. Alle Weltstädte, London voran, sind auch in den dichtest bevölkerten Stadtteilen angefüllt mit Hochbahnviadukten, während in den Außengebieten die Bahngestaltung, die auch unseren Vorortlinien, unserem Nord- und Südringe eigen ist, die selbstverständliche allgemeine Regel bildet. Auch in der Ausgestaltung der Einzelformen sollte Sparsamkeit walten. Die Abmessungen des Bahnquerschnitts, der Beförderungsmittel, die die Anlage- und Betriebskosten stark beeinflussen, sind von der Art, dem Umfange und der Verteilung des zu erwartenden Verkehrs abhängig, der vor der Entwurfsaufstellung genauesten Studiums bedarf. Wirtschaftlichen Erwägungen ginge ein Verfahren aus dem Wege, das aus einer etwa vorweg ausgewählten Wagenform und -größe rückwärts auf besonders günstige Verkehrsverhältnisse und dementsprechend bessere Erträgnisse schließen wollte, das da folgern wollte, dem größeren Fassungsvermögen entsprechend werde sich auch der Verkehr schon einstellen. Dasjenige Verkehrsmittel ist vielmehr das ideale, das sich umgekehrt dem Verkehr in seinen zeitlichen und örtlichen Schwankungen, den Unterschieden auf den Innen- und Außenstrecken am besten anpaßt, was sich auch in einer befriedigenden wagenkilometrischen Besetzungsziffer ausdrücken wird. Beispielsweise ist dieser Verkehrsmaßstab für die eng gebaute City- und Südlondonbahn unter wesentlich gleicher Reiselänge nur wenig geringer, als selbst für die Zentrallondonbahn und andere Schnellbahnen mit breiteren Wagen. Ungenügende Berücksichtigung der leerlaufenden Plätze ist immer ein wirtschaftlicher Fehler. Wie in der Wahl des Profils gefehlt werden kann, zeigt wohl am besten Philadelphia, dessen Schnellbahn mit Aufwand sehr hoher Kosten so geräumig gebaut ist, daß sie auf dem Viadukt wie im Tunnel sogar von Pullman-Zügen durchfahren werden könnte, während der Verkehr der Bahn und infolgedessen die Einnahmen nur gering sind. New York wiederum mit seinen außergewöhnlichen Verkehrsspitzen bedarf wieder geräumigerer Beförderungsgefäße bei größerem Wechsel auch in den Zugstärken.

Weitere Gesichtspunkte, die in der Bau- und Betriebswirtschaft Berücksichtigung fordern, will ich hier nur streifen. Sie betreffen eine Reihe von Punkten, die in den Berichten der Königlichen Kommission über den Londoner Verkehr und des Handelsamts eingehend erörtert sind, und über die ich mich in einer unlängst erschienenen Schrift über den Verkehr Londons*) ausführlicher ausgesprochen habe. Hierher gehören die Kosten der Erwirkung von Genehmigungen — die insbesondere für englische Verhältnisse eine Rolle spielen —, die Gemeindelasten und Abgaben, die vielfach geforderten Gewinnbeteiligungen, behördliche Auflagen, alles Belastungen, die in Anbetracht der großen öffentlichen Anforderungen, die diese Bahnen, gleichviel ob in Händen von Privaten oder Körperschaften, zu erfüllen haben, in möglichst niedrigen Grenzen gehalten werden sollten. Im Sinne haushälterischer Wirtschaft ist auch dem Fahrpreiswesen besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden. Der volkswirtschaftliche Irrtum, der sich bei den staatlichen Schnellbahnen Berlins, den Stadt- und Vorortbahnen, so schlagend offenbart, daß nämlich mit einer durch niedrige Fahrpreise möglichst gesteigerten Massenhaftigkeit des Umsatzes grundsätzlich auch die Wirtschaftlichkeit gehoben werden könne, ist merkwürdigerweise im Stadtschnellbahnwesen selbst heute noch an manchen Stellen verbreitet, nicht nur bei uns. „Der Durchschnittsbeobachter ist — wie die New Yorker Handelskammer ausführt — geneigt, aus der Überfüllung der Haltestellen und Wagen während der Stunden starken Verkehrsandranges ohne weiteres zu folgern, daß das Geschäft auch ungemein einträglich sein müsse, und Augentäuschungen sind vielleicht am schwersten zu widerlegen. Wenige nehmen sich die Zeit zu der Überlegung, daß sich der Kapitalaufwand und die Betriebskosten nach der Bahnlänge und den Betriebsleistungen berechnen, und die allerwenigsten kennen die Länge des Weges, den ein Fahrgast für einen angemessenen Fahrpreis noch mit Nutzen befördert werden kann; die wenigsten vermögen sich über die vielseitigen Fragen Rechenschaft zu geben, die hier hineinspielen."

Soweit die Handelskammer. Ich entsinne mich des Falles, das unlängst in der Generalversammlung eines hiesigen großen Verkehrsunternehmens sich ein Aktionär zum Worte meldete, um für die Einführung billiger Zeitkarten Anhänger zu werben, in der völlig irrigen Annahme, daß mit der dadurch erzielten Verkehrszunahme auch die Wirtschaftlichkeit, um die es ihm doch gewiß zu tun war, gehoben würde. Aber auch das Gegenteil der von diesem Aktionär vertretenen Auffassung, daß man nämlich die Wirtschaft der Schnellbahnen durch Fahrpreiserhöhungen beliebig zu bessern vermöge, wäre irrig. Nur innerhalb gewisser natürlicher Grenzen läßt sich der Verkehr eine Fahrpreiserhöhung gefallen. Die Fahrpreise unserer Hochbahn sind im großen Durchschnitt nahezu doppelt so hoch, wie die der Stadt- und Ringbahn; dennoch sind sie durchaus mäßig. Sie sind aber als durchaus entsprechende zu bezeichnen für die Verhältnisse einer Schnellbahn von der Ausdehnung der Hoch- und Untergrundbahn, wenn sich ihre kilometrischen Anlagekosten nicht über etwa 4 Millionen Mark stellen. Im Stadtbahnverkehr dagegen ist die Durchschnittseinnahme infolge der billigen Zeitkarten so gering, daß sie noch nicht annähernd den Betrag der Unkosten erreicht, die die Beförderung einer Person auf einer modernen elektrischen Schnellbahn von der Ausdehnung unserer Hochbahn im Durchschnitt verursacht. Die Einführung von Zeitkarten auf Stadtschnellbahnen zu Preisen, wie sie der Allgemeinheit vorschweben, bedeutet allemal

---

*) G. Kemmann, Der Londoner Verkehr. Berlin, bei Julius Springer. Preis 5,— Mk.

den wirtschaftlichen Untergang des Unternehmens. Sie nützen lediglich dem Grundbesitz, da das, was am Fahrgeld gespart wird, an höheren Mieten draufgeht. Aus dem Angeführten ergibt sich weiterhin auch, daß Einheitspreise für ausgedehntere Linien zu verwerfen sind. Wie auch die Londoner Versuche in der Fahrpreisfestsetzung gelehrt haben, sind Einheitsfahrpreise für kurze Strecken zu hoch, für lange zu niedrig; wo in London Einheitsfahrpreise bestanden haben, wie auf der Zentrallondonbahn, der Bakerstreet- und Waterloobahn, sind sie wieder abgeschafft, und angesichts des häufigen Hinweises auf Nordamerika, wo im Stadtschnellverkehr der Einheitsfahrpreis die Regel ist — ich darf sagen, fast ohne Ausnahme —, möchte ich wieder einem Amerikaner das Wort geben, der erklärt, daß „der Erfolg der bestehenden wie der zukünftigen Untergrundbahnen wesentlich von der Entwicklung des Verkehrs der kurzen Strecken abhänge; daß durch Vergrößerung des Verkehrs der längeren Strecken nichts zu gewinnen, dieser Teil des Geschäfts vielmehr bereits zu einer großen Plage geworden sei, aber unglücklicherweise noch dauernd stark anwachse.“ Der Präsident der Südseite-Hochbahn in Chicago, Charles V. Weston, fordert, daß die Fahrpreise nachgeprüft und unbedingt den Leistungen angepaßt werden müßten, die für den einzelnen Fahrgast erforderlich sind. „Vielleicht kommen wir — so sagt er — zu der europäischen Staffelordnung, wenn auch nicht mit so weitgehender Gruppierung, weil die amerikanischen Münzen nicht so weit unterteilt sind, wie die europäischen.“ Weston baut sein Urteil auf Beobachtungen, die er in Berlin gemacht hat, und er bezieht es naturgemäß auch auf die Straßenbahnen, für die ein Einheitspreis, so bequem er sein mag, in den Großstädten selbstverständlich ebenfalls ganz und gar nicht am Platze ist.

(Fortsetzung folgt.)

WELCHE ERWARTUNGEN DÜRFEN WIR AN DAS ERGEBNIS DES WETTBEWERBS „GROSS-BERLIN“ KNÜPFEN?

VORTRAG GEHALTEN IN DER ALLGEMEINEN STÄDTEBAU-AUSSTELLUNG 1910.

Von THEODOR GOECKE, Berlin. — (Schluß.)

Richtig ist die Erwägung, daß es in erster Linie einer sorgfältigen Durcharbeitung der Verkehrsfragen bedurfte, und daß die Eisenbahnlinien mit ihren Bahnhöfen zur Grundlage der Ausbildung des Straßennetzes, der Verteilung der Bauklassen und Industriegebiete und teils auch der Umgestaltungen im Stadtinnern gemacht sind. Geringwertige, entwertete oder im Wert zurückgebliebene Gebiete werden durch die Neuschöpfungen zu großen Wertgegenständen gewandelt, so daß durch Veräußerung gewonnener und im Wert gesteigerter Flächen die Finanzierung der Neuschöpfungen mindestens stark erleichtert wird.

Richtig ist ferner die Ansicht der Verfasser, daß der Potsdamer und der Lehrter Bahnhof, weil sie keilförmig in das Stadtinnere vorgetrieben sind, die Entwicklung der Stadt nach Nordwesten und Südwesten hindern. Darum wird die Aufhebung des Potsdamer Personenbahnhofs, sowie des Anhalter Bahnhofs und Vereinigung beider unter Zurücklegung hinter den Hafenplatz geplant; ebenso die Aufhebung des Lehrter Bahnhofs und seine Verlegung nach dem alten Hamburger Bahnhof.

Die Eichhorn-, Steglitzer, Lützow-, Kurfürsten- und Bülowstraße werden durchgelegt und so die jetzt fehlende Verbindung von Südosten nach Südwesten hergestellt und der Verkehr von der überlasteten Potsdamer Straße abgelenkt. Auf dem durch Verlegung des Potsdamer Bahnhofs und die Umgestaltung der Güter- und Abstellbahnhofsanlagen frei werdenden Gelände wird eine Prachtstraße in der Richtung vom Potsdamer Platz nach dem Tempelhofer Feld hin geplant, wodurch große Flächen der Bebauung neu zu erschließen sind.

In ähnlicher Weise wird auch das Gelände um und hinter dem Lehrter Bahnhofe aufgeschlossen; unter Verschiebung der Stadtbahn bis an die Invalidenstraße und unter Einbeziehung des Lehrter Bahnhofes selbst wird mit Hilfe des Landesausstellungsparkes der Platz für ein Forum der Kunst gewonnen, das eine neue die Spree überbrückende und den Tiergarten durchschneidende Straße mit der Charlottenburger Chaussee nahe bei der Siegesallee verbinden soll. Neben dem neuen Nordbahnhofe wird dagegen auf dem jetzt von Kasernen und Exerzierplätzen eingenommenen weiten Gelände jenseits der Invalidenstraße die Anlage eines monumentalen Ausstellungsplatzes vorgeschlagen, dessen Fehlen sich jetzt bei jeder Gelegenheit geltend macht. Es ist in der Tat erstaunlich, daß wir uns bisher haben ohne einen solchen behelfen müssen! Von diesem Platze aus soll eine Monumentalstraße nach der Müllerstraße hingeführt werden.

Endlich plant der phantasievolle Architekt einen großartigen Straßenzug in Fortsetzung der Friedrichstraße über den Belle-Alliance-Platz hinaus in gerader Linie bis auf das Tempelhofer Feld, dessen östlich der Belle-Alliance-Straße gelegenen Fläche zu einem von Monumentalbauten eingerahmten Paradeplatz ausgestaltet werden soll — zur Verherrlichung der soldatischen Größe Preußens! Auch im Osten werden durch Umgestaltung der Eisenbahnanlagen bei Stralau, Aufgabe der Hauptwerkstätten und der Eisenbahnkurven zwischen Nordring und Verschiebebahnhof Lichtenberg wichtige Straßenzüge und wertvolle Flächen für die Bebauung gewonnen.

Die Möglichkeit und Wirtschaftlichkeit aller dieser Umgestaltungen ist in einem ausführlichen Erläuterungsbericht eingehend erörtert.

Brix und Genzmer legen Wert darauf, den Schnittpunkt „Unter den Linden—Friedrichstraße“ zu einem großen Platz

auszugestalten und durch große Triumphbogen gegen die Friedrichstraße für das Auge zu schließen — (was doch wohl nur bei entsprechender Verbreiterung der Friedrichstraße möglich sein dürfte).

Straßenverbindungen durch den Potsdamer und Anhalter Güterbahnhof sind teils als Unterführungen, teils als Überführungen entworfen. Es wird dadurch der Beweis erbracht, daß sich zur Not auch bei Belassung der Potsdamer und Anhalter Kopfbahnhöfe durch entsprechende Gestaltung der Gleisanlagen gute Straßenverbindungen schaffen lassen. Praktisch ist ferner die Verlängerung der Turmstraße bis zur Müllerstraße im Zuge der Liesenstraße und die Verbindung der Invalidenstraße mit letztgenanntem Straßenzuge. — Als trefflicher Bauplatz für ein drittes Rathaus wird das Inselspeichergelände vorgeschlagen.

Der Entwurf „Hohenzollerring" schlägt an Stelle des geplanten Durchbruches der Voßstraße zur Entlastung der Leipziger Straße den Durchbruch der Jägerstraße vor. Den Plänen ist eine ziemlich eingehende und ohne Zweifel mit Sachkenntnis bearbeitete Kostenschätzung beigegeben. Das Reich soll für die Hergabe der Grundstücke an der Wilhelmstraße 31 Millionen Mark erhalten, außerdem den Abschnitt des Tiergartens zwischen dem Königsplatze, der Zeltenallee und der Straße „In den Zelten". Dieser große Parkabschnitt soll benutzt werden für die Ersatzbauten, nämlich einen neuen Reichskanzlerpalast (an Stelle des Krollschen Saalbaues), ein neues Auswärtiges Amt und ein neues Reichsamt des Innern; für diese Neubauten werden 13½ Millionen Baukapital geschätzt, so daß das Reich einen Überschuß von 18 Millionen Mark erzielen würde.

Von besonderem Reiz ist in dem Entwurf N. S. N. von Sprickerhoff die vorgeschlagene Verlängerung der Siegesallee in südlicher Richtung — ein auch im Entwurfe von Kritzler sich wiederholender Gedanke — und die Schaffung einer neuen Prachtstraße, die bis zu einem neuen Südzentralbahnhof in etwas geschwungenen Linien führend, dem Verfasser Gelegenheit gibt, eine Anzahl monumentaler Bauten in geschickter Weise wirkungsvoll zu verteilen. Raum für diese Anlage schafft sich der Verfasser dadurch, daß er die Kopfbahnhöfe eingehen läßt und sie durch Durchgangsbahnhöfe in einer neuen Stadtquerbahn Nord—Süd ersetzt, wobei der neue Hauptbahnhof an die Stelle des Humboldthafens treten soll.

Viel Tadel hat die Universitätsstadt an der Havel von Bruno Schmitz über sich ergehen lassen müssen. Ist dies in der Tat berechtigt? Was der verstorbene Ministerialdirektor Althoff in Dahlem — allerdings planlos als Stück- und Flickwerk — vollbracht hat, soll Bruno Schmitz als Hirngespinnst angerechnet werden, weil er es planmäßig im großen Zuge tun will?

Ein anderer, mir unbekannter Verfasser hat andere bedeutungsvolle Punkte in der Umgebung Berlins künstlerisch gestaltet: Die Havelstraße zwischen Schwanenwerder und Cladow, wo ein Viadukt (im Anklang an die vormalige Glienicker Brücke) die beiden Ufer verbinden soll. In Wirklichkeit übrigens ist die Havel an dieser Stelle breiter als im Schaubilde dargestellt, so daß die Brücke länger erscheinen müßte. Ferner die Herstellung einer von dem Höhenrücken der Müggelberge aus übersehbare Wasserrennbahn (Müggelsee, Langer See, Seddinsee) für Motorrennboote, die im Anschluß an einen daselbst geplanten großen Volkssportplatz veranstaltet werden können. Dieser Sportplatz soll die umfangreichste und vielseitigste Anlage dieser Art auf dem Kontinent werden. Den Mittelpunkt bilden die Müggelberge, auf deren Höhe eine großartige Wandelbahnanlage mit Gastwirtschaften, Gartenhäuschen und Terrassen gedacht ist; um diese wird sich von oben überall sichtbar eine mächtige, rund 10 km lange und mindestens 30 m breite, mehrfach verschlungene Automobilrennbahn hinziehen, die sich an eine Fernrennstraße anschließen soll. Endlich das Tempelhofer Feld, das teils für eine große Nationalausstellung, teils aber auch als Paradefeld und für große Spielplätze eingerichtet werden soll, während der Rest durch Bebauung einträglich zu gestalten ist.

Das Tempelhofer Feld hat auf viele Bewerber eine besondere Anziehungskraft gehabt. Nicht nur Bruno Schmitz, wie wir oben sahen, und der eben angeführte Verfasser haben sich damit beschäftigt, sondern auch in einem besonderen Teilentwurfe noch Jansen und endlich Möhring und Eberstadt.

Inmitten des östlichen, frei bleibenden Teiles des Tempelhofer Feldes soll nach letzteren eine „sportliche Anlage" entstehen mit Hallen, Sälen und Vorrichtungen für alle Arten körperlicher Übung — als eine Ergänzung des mehr für die oberen Stände bestimmten Stadions im Grunewald. — Als Hauptzugang von Berlin ist der Zug der Fontanepromenade und des Elisabeth- und Luisenufers geradlinig über das Kirchhofsgelände hinweg verlängert. Wenn dereinst die Begräbnisplätze nicht mehr als solche gebraucht werden, besteht die Möglichkeit, hier durch die zu Parks umgewandelten Kirchhöfe einen großzügigen Straßenzug hindurchzulegen. Vorläufig wollen die Verfasser das Kirchhofsgelände umgehen.

Auch die Müggelberge, die mit ihren langgestreckten Umrißlinien ja förmlich nach einer monumentalen Bebauung schreien, haben zu mannigfachen Vorschlägen geführt, von denen hier noch das Schaubild einer Sternwarte des Entwurfes: „Maß und Ziel" genannt sein möge.

Auf die möglichen Änderungen schon festgestellter Bebauungspläne vermag ich nicht näher einzugehen — sie sind zahllos. Ein typisches Beispiel hat Herr Jansen geliefert. Wie leicht sich übrigens unglückliche Bebauungspläne noch verbessern, umgestalten lassen, ist von Eberstadt-Möhring an den Beispielen von Marienfelde, Lankwitz glänzend dargetan, wobei sogar noch an Straßenland gespart werden kann.

Auf besonders schöne Zukunftsaufgaben wird dann von denselben Herren noch hingewiesen, nämlich auf die Umwandlung des Gutsparks in Marienfelde in eine öffentliche Anlage, auf die Schaffung eines Rosengartens in Britz zur dauernden Erinnerung an die schönen Rosenkulturen daselbst, auf die Einbeziehung der Körnerschen Kiesgruben in Rixdorf in eine mit dem Luisenkirchhofe in Verbindung zu setzende Parkanlage usw.

In den Grenzen der Möglichkeit wollen wir den Ausbau von Groß-Berlin, eine Aufgabe, die nicht von heute auf morgen, auch nicht auf einmal, sondern nur nach und nach gelöst werden kann. Um diesen Grenzen langsam die notwendige Ausdehnung zu schaffen, hat jemand einmal geschrieben, ist eine endlose Fülle treuer, zielbewußter künstlerischer Kleinarbeit nötig, wenn man im Gegensatze zur Planung von Millionenstädten die formgemäße neuzeitlichen Anforderungen entsprechende Aufteilung und Bebauung Groß-Berlins überhaupt Kleinarbeit nennen darf.

Gewiß, die Grenzen sind keine starren und werden sich noch oftmals verschieben, auch in unserer und in der Stadtväter Gesinnung. Was uns heute übergroß erscheint, ist es nicht mehr, wenn man sich erst näher damit beschäftigt — der Abstand, also auch die Zeit macht den Maßstab!

Zunächst wird darauf hinzuarbeiten sein, daß die Gemeinden ihre unzureichenden Bebauungspläne nachprüfen und verbessern lassen und daß sie fortan durchaus einwandfreie Bebauungspläne aufstellen. Währenddem ist der Grundplan festzustellen, Hand in Hand mit der Schaffung des Wald- und Wiesengürtels und mit der unvermeidlichen Änderung der Bauordnung. Beides bedingt sich gegenseitig, und wenn auch die Überzeugung von einer abermaligen Änderung der Bauordnung noch nicht überall durchgedrungen ist, so müßte immer wieder auf das fast einmütige Ergebnis des Wettbewerbes hingewiesen werden, um dieser Überzeugung mehr Raum zu verschaffen. Wir brauchen eine auf sozialer und wirtschaftlicher Grundlage aufgebaute Bauordnung — dann werden sich künstlerische Erfolge fast von selber einstellen!

So dürfen wir schließen mit den sich fast zu einem Verse zusammenschließenden Sinnsprüchen, die von den vier Preisgekrönten als Kennwörter gewählt waren:

In den Grenzen der Möglichkeit
Denk an künftig!
Und Friede sei auf Erden,
Denn wo ein Wille, da ist ein Weg!

BEBAUUNGSPLAN FÜR PASSAU-ST. NICOLA.*)

Von FRANZ GEIGER, München. — Hierzu Tafeln 15—18.

I. Eignung des Geländes für die Bebauung im allgemeinen.

Die steilsten Teile des Geländes, so der Südabhang des Spitzbergs, die Schluchten westlich des Josephspitals und einzelne andere Stellen (nördlicher Abhang unter der Volkshalle) werden von vornherein als für jede Bebauung ungeeignet ausgeschieden.

Sehr gut für die Bebauung eignen sich dagegen die flachliegenden Gelände in den Tälern. Der Rest des Spitzberges und das westliche Hinterland sind mit gewissen Einschränkungen bebaubar. Die meisten Teile des Geländes bieten eine gesundheitlich einwandfreie und sehr schöne Wohnlage, besonders die gegen Südosten freie Hügelseite. Weniger die nördlich gelegenen Geländeteile; sie liegen sehr offen gegen den Westwind und leiden unter der Rauchbelästigung durch den Bahnbetrieb, ein Mißstand, der sich bei der Anlage des Fabrikviertels noch steigern wird. Allein gerade in dieser Richtung setzt gegenwärtig schon eine stärkere Bautätigkeit ein, und eine Verlegung des Fabrikviertels ist nicht denkbar.

II. Art der Bebauung.

Das Wettbewerbsprogramm ließ ziemliche Freiheit. Es wird daran festzuhalten sein, daß das nordwestliche flache Gelände längs der Bahn Gewerbe- und Industrieanlagen vorzubehalten ist. Der größte Teil des übrigen Geländes wird für fast reine Wohnhausbebauung einzurichten sein Alle Anziehungspunkte des Geschäftsverkehrs sind in den alten Stadtteilen im Tale schon vorhanden. Es entspricht modernen Grundsätzen, die Geschäfts- und Gewerbeviertel zusammenzufassen, dagegen die Wohnviertel weniger dicht zu bauen. Das Hügelgelände läßt sich zum Wohnbau noch am besten benutzen, hat sogar seine besonderen Vorzüge.

III. Um weitgehende Anforderungen an eine günstige Bebauungsart zu befriedigen, sind fünf Baustaffeln vorgesehen:

a) Landhausmäßige Bebauung: Ein- und Zweifamilienhäuser, durchgehends offene Bauweise mit Vorgarten und seitlichem Bauwich, zulässige überbaute Fläche $^{2}/_{5}$. Erdgeschoß und erster Stock, Dachkammern.

b) Kleinwohnbauten: Arbeiterviertel (landwirtschaftliche Gehöfte). Meistens mit Gartengrundstücken, nicht mehr als zwei Familien in einem Haus, Gruppenbau bis zu sieben Wohnungen gestattet, Erdgeschoß mit ausgebautem Dachgeschoß. Überbaute Fläche $^{1}/_{4}$.

c) Miet-Wohnhäuser (unter weitgehender Beschränkung des Gewerbebetriebs), nur Vordergebäude, keine Rückgebäude. Durchwegs in geschlossener Bebauung oder größeren Gruppen überbaut, im Höchstfalle $^{5}/_{7}$. Erdgeschoß und zwei Obergeschosse, keine Dachwohnung, nicht mehr als sechs Wohnungen an einem Treppenhaus. Größte Gebäudehöhe 12 m.

d) Gewerbe- und Wohnviertel: Gebäudetypus wie bei c, jedoch unter Gestattung von Rückgebäuden für gewerbliche Zwecke ohne Wohnungen. Überbaut im Höchstfalle $^{3}/_{4}$. Eine Ausnahme macht die Grünauhauptstraße mit drei Stockwerken über Erdgeschoß.

e) Fabrikviertel: Gebäude rein für gewerbliche und industrielle Zwecke unter Beschränkung der Wohnungen, drei bis vier Geschosse, Vordergebäudehöhe gleich Straßenbreite, Rück- und Flügelgebäudehöhe gleich $^{3}/_{2}$ Hofbreite. Überbaut im Höchstfalle $^{3}/_{4}$.

Diese Baustaffeln sind im Originalplan 1 : 2500 mit Farben gegeben. Auf dem zur Veröffentlichung dienenden Plan sind sie nicht angegeben. Ein ungefähres Bild ist aber aus den geplanten Gebäuden zu gewinnen und aus dem Straßenprofilplan 1 : 750.

IV. Künstlerische Gesichtspunkte.

Es gibt selten Gelände, deren Bebauung in künstlerischer Hinsicht so anziehend ist als vorliegendes.

Die künstlerische Anlage zeigt ihren Wert immer darin, welche Bilder sie bietet; und das Hügelland hier ist ebenso geeignet „Anblicke“ als „Ausblicke“ zu bieten. Inwiefern der Bebauungsplan den „Ausblicken“ gerecht wird, ist aus den im Höhenplan eingetragenen Aussichtspunkten abzuschätzen. Das Hauptgewicht in künstlerischer Hinsicht ist aber auf den „Anblick“ aller Teile des Gebietes gelegt. Das neue Stadtgebiet muß sich vor allem von

*) Der Entwurf des Verfassers hatte im Wettbewerb den 1. Preis erhalten. Er wird hier mit geringen Änderungen wiedergegeben.
D. S.

Osten und Süden her, wo es weniger als im Norden mit dem bestehenden verwächst, eindrucksvoll darstellen. Deshalb wurde die Ostspitze des Spitzbergs mit dem Schulhaus und der Terrasse abgeschlossen und die dortige Wohnhaussiedelung an ihrer höchsten Linie mit noch einer ziemlich geschlossenen Häuserreihe umsäumt. Im Kontrast mit dieser horizontalen Höhenbekrönung steht die Kirche im Innviertel, ihrerseits wieder für die Straße dieses Gebietes möglichst günstig gerückt und vom grünen Berghintergrund gut abstehend. — Eine ähnliche Absicht als das Schulhaus befolgt das als Volkshalle bezeichnete Gebäude auf dem nordwestlichen Geländevorsprung. Als literarische Zeugen für die Wichtigkeit solcher Gesamtwirkungen eines Stadtgebietes werden benannt: Theodor Fischer (Stadterweiterungsfragen) und Carl Hocheder (Baukunst und Bildwirkung) — Oberhaus und die Mariahilfkirche bieten den Passauern bekannte Beispiele.

Über die Gestaltung von Einzelheiten ist zu sagen: Durch den Bau der St. Antoniuskirche und die Genehmigung der Baulinien ihrer Umgebung ist einer der wichtigsten Punkte (Kirche und Kirchplatz) schon teilweise entschieden. Die Schaubilder, auf denen diese Kirche erscheint (der zur Ausführung kommende Entwurf der Kirche [mit einem Turm] wurde dem Verfasser erst später bekannt), geben die Anschauung des Verfassers darüber wieder, wie die Kirche stehen und ungefähr aussehen soll, um ihre Aufgabe in dieser Stellung zu erfüllen. Besonders die Ausbildung der Terrasse am Kirchplatz mit Gewölben für den Verkauf von allerlei Marktwaren scheint ihm wünschenswert und ein passendes Motiv. — Der Blick auf das Verwaltungsgebäude soll die Ausnutzung der Geländeunterschiede zu einer Terrassenanlage mit Zierbrunnen verdeutlichen. Das Verwaltungsgebäude soll durch seine Frontstellung zur Hauptstraße, durch ein großes Hauptgeschoß (Sparkassensaal, Sitzungssäle) wirken, ohne sonst besonders prunkvoll aufzutreten.

Es ist gar kein Versuch gemacht, reichen architektonischen Aufwand irgendwo unterzubringen; diese Versuche bleiben meist nur auf dem Papier, sie entsprechen aber auch nicht dem Charakter der Gegend. Die „heimische Bauweise" ist das einfache und fröhliche Barock aus der Zeit der größten Entfaltung der bischöflichen Macht, Putz meist farbig oder mit plastisch angetragenen Ornamenten, Schlagläden und die (österreichische) Vorliebe für den Krüppelwalm. Zu den anderen öffentlichen Gebäuden ist wenig zu bemerken: Die Volkshalle, gedacht als Anstalt für Volksbildung und Volksvergnügen, und das zu erbauende neue Krankenhaus wurden an günstig erscheinenden Plätzen eingezeichnet; vor allem scheint wichtig, daß es keine symmetrischen Bauten, sondern frei gruppierte Baumassen werden. Zur schematisch wirkenden Anlage der Spitzbergkolonie ist zu beachten, daß diese schon teilweise derart ausgebaut ist.

V. Straßenanlagen.

Für die Verteilung der Hauptstraßen waren Vorschläge des Stadtbauamts vorhanden, die teilweise beibehalten wurden. Die Hauptader im Bebauungsgebiet, die frühere Landstraße nach Neuburg-Schärding, äußere Ludwigstraße, bleibt in ihrer Führung erhalten und wird nur teilweise erweitert. Ebenso sind im Donau- und Inntal zwei wichtige Straßen vorhanden. Die halb ausgebaute Grünau-Hauptstraße stellt die ebenste uud hauptsächlichste Verbindung der Donau- und Innseite dar und ist deshalb als stattliche Verkehrsstraße weiter auszubauen. Die übrigen Straßen unterscheiden sich insofern, als ein Teil als Nebenstraßen die Aufteilung des Baugeländes in den flachliegenden Gebieten im Tal und auf der Höhe zu besorgen hat, der andere aber mit verhältnismäßig starkem Gefäll und vielen durch die Anschmiegung ans Gelände gebotenen Krümmungen dem Bedürfnis weiterer Verbindungen zwischen der Hochplatte und den Talböden zu dienen hat. Diese letzteren Wege sind besonders günstig als Promenadenstraßen auszubilden, da sie an den unbebauten steilen Hängen hin beste Aussichtsgelegenheit bieten. Dementsprechend sind sie mit breitem Fußsteig an der Talseite und einer Schatten spendenden Baumreihe gedacht. Das Höchstgefäll dieser Straßen (wenige nebensächliche Straßen außer acht gelassen) beträgt 7%.

Die Straßenbreiten wechseln stark; es ist im allgemeinen mit geringsten Maßen gerechnet, wie es in Wohnhausvierteln berechtigt scheint. Auch größere Plätze wurden nicht eigens entworfen, nur einige Gelegenheiten an Straßenkreuzungen zur Erzielung platzartiger Wirkungen herangezogen.

Aus dem großen ungeteilten Privatbesitz im Fabrikviertel wurde ein größerer Spiel- und Turnplatz entnommen zum Nutzen der zahlreichen Kinderschar des umliegenden Arbeiterviertels. Im Inntale bleibt ein größeres Stück Gemeindebesitz dem künftigen Krankenhaus vorbehalten; es ist angenommen, daß der alte Exerzierplatz in der Nordostecke des Plangebietes, oder auch der große Exerzierplatz in genügendem Grad als Jugendspielplatz herangezogen werden kann.

Was die Abtrennung öffentlicher Anlagen anlangt, so enthält der Plan darüber keine unmittelbaren Angaben. Es sind an den Hängen so große zusammenhängende Strecken mit Bauverbot belegt, daß es der Zukunft überlassen werden kann, welche Grundstücke hier die Stadt zu öffentlichen Anlagen erwerben soll und kann. Ein großer Teil wird auch als Privatgarten den gesundheitlichen Zweck erfüllen und das Auge erfreuen.

WÜNSCHE ZUR BAUORDNUNG DER VORORTE BERLINS.

Zur Einleitung: Der Verein der Vororte Berlins zur Wahrung gemeinsamer Interessen hat durch einen von ihm eingesetzten Ausschuß, dem u. a. der Gemeindebaurat Saß, Professor Möhring, Architekt Engel und Dipl.-Ing. Wehl, Regierungsbaumeister a. D. angehören, verschiedene Wünsche zusammenstellen lassen, die auf eine Änderung der Vorortsbauordnung abzielen. Diese werden hier mit kleinen Korrekturen des Schriftleiters in Anführungszeichen mitgeteilt.

Dazu mögen aber vorweg einige Bemerkungen gestattet sein. Die geltende Vorortsbauordnung stuft die Bebauung in der Absicht ab, nach außen hin eine wachsende Weiträumigkeit, in erster Linie aus gesundheitlichen Gründen zu erzielen, dann auch, um einer übertriebenen Steigerung der Bodenpreise einen Damm entgegenzusetzen, wobei sie dem mehr oder weniger begründeten Stande der zeitlichen Bodenbewertung weit entgegengekommen ist. Diese Einteilung der Bauklassen hat aber nicht, oder doch nicht genügend sozialwirtschaftlichen und verkehrspolitischen Erwägungen Rechnung getragen aus dem einfachen Grunde, weil diese nur an der Hand von Bebauungsplänen beurteilt werden können, die entweder noch gar nicht vorhanden waren, oder wenn sie vorhanden waren, nur vereinzelte zusammenhanglose Teilpläne darstellten — es fehlte eben an einem „Groß-Berlin" umfassenden Gesamtplan. So konnte es kommen, daß die Örtlichkeit, d. h. die landschaftliche Lage und die Bodengestaltung und damit die bestmögliche wirtschaftliche Verwendung des verschieden gelegenen und gestalteten Baugeländes nur unvollkommene Berücksichtigung gefunden hat. Da, wo vielleicht offene Bauweise angezeigt gewesen wäre, ist eine geschlossene vorgesehen, da, wo vielleicht Freiflächen zu schaffen gewesen wären, ist eine Bebauungsmöglichkeit gegeben, da, wo Verkehrsstraßen vielleicht nach einer geschäftlichen Zwecken entsprechenden Bebauung verlangt hätten, gilt die gleiche, dazu ungeeignete Wohnbauklasse ihrer Umgebung.

Solche Mängel werden sich erst ausgleichen lassen, wenn ein Gesamtplan geschaffen ist; dieser wird deshalb nicht ohne weiteres auf die bestehende Bauordnung aufzubauen sein, er wird umgekehrt zur Folge haben, daß Verschiebungen in der Abgrenzung der Bauklassen, vielleicht auch Neu- und Umbildungen einzelner Bauklassen selbst eintreten müssen. Aus diesem Grunde ist es sehr zu begrüßen, wenn sich Vereine (außer dem Verein Berliner Vororte dem Vernehmen nach auch die Vereinigung Berliner Architekten) jetzt schon rühren, um den Boden für spätere Beratungen vorzubereiten. Wenn dabei bereits bald zu verwirklichende Wünsche auftauchen — um so besser! Die nachstehend mitgeteilten sind noch ziemlich bescheidener Natur, berühren jedoch auch schon grundsätzlich wichtige Fragen, zu denen in kurzen Anmerkungen Stellung genommen werden soll.

I. „Es ist wünschenswert, daß Wohnräume im Keller aus gesundheitlichen und schönheitlichen Bedenken grundsätzlich in Fortfall kommen. Gerade diese Räume pflegen vorzugsweise von Lebensmittelhandlungen, Bäckereien und Fleischereien benutzt, sowie von sogenannten kleinen Leuten bewohnt zu werden."

In der Tat ist nicht einzusehen, warum die großstädtische Kellerwohnung immer weiter auf das Land verschleppt werden soll. Als Wohnung für den Pförtner mag sie hingehen, in Einfamilienhäusern auch für Dienstboten, wenn sie gesundheitlich einwandfrei hergestellt werden; in solchem Hause, mag es nun ein eingebautes Reihenhaus oder eine freistehende Villa bzw. Doppelvilla sein, steht auch dem Ausbau des Kellers für die Zwecke der Hauswirtschaft im allgemeinen kein Bedenken entgegen.

Aber zur Mietswohnung, zum Geschäftsladen, wie man sie so oft in dem zum Mietshause entarteten Landhause findet, ist der Keller nur dann geeignet, wenn sein Fußboden wenigstens bis auf Erdbodengleiche gehoben, wenn aus dem bewohnbaren Kellerteil also ein Untergeschoß wird. Damit würde auch besser den geschäftlichen Bedürfnissen entsprochen werden, das jetzt in den Vororten nur in kümmerlicher Weise befriedigt werden kann.

II. „Es möge die Grenzlinie von Bauklassen nicht in die Straßenachse, sondern in angemessenem Abstande hinter die Fluchtlinie gelegt werden, um einheitliche Straßenbilder zu erzielen.

Ebenso erscheine es als äußerst wünschenswert, die einzelnen Bauklassen dergestalt nach einheitlichen Gesichtspunkten zu verteilen, daß der Kern der Ortschaften die dichtere, deren Umgebung aber die weniger dichte Bebauungsmöglichkeit erhalte; auch sei die bisherige Praxis, an den Hauptverkehrsstraßen die höchste Ausnutzung zuzulassen, zu verlassen.

Ferner seien die einzelnen Bauklassen in Abstufung der Bebaubarkeit aneinander zu legen. So hätte an Klasse I sich Klasse A, an diese Klasse B sich anzuschließen. Erst dann könnten die Klassen C und D (falls letztere nicht ganz fallen gelassen wird) folgen, so daß kein Gebietsteil eines Landhausgebietes vollständig von höher auszunutzenden Bauklassen eingeschlossen werde."

Eine verschiedenartige Bebauung auf beiden Straßenseiten kann unter Umständen erwünscht sein, z. B. in den von Ost nach West verlaufenden Straßen eine geschlossene und höhere Bauweise an der Sonnen-, eine offene oder niedrigere an der Schattenseite, ebenso in abfallendem Gelände eine offene Bauweise am Berghange, eine geschlossene an der Talseite. Die Gegensätze dürfen aber nicht zu schroffe sein, z. B. auf der einen Seite Bauklasse I oder A, auf der andern Seite Bauklasse D oder E. Im übrigen ist gegen die Verlegung der Geltungslinie (anschauliche Bezeichnung für die Grenzlinie zwischen zwei Bauklassen in der Münchner Bauordnung!) in den Baublock nichts einzuwenden, wenn Vorsorge getroffen wird, daß hier nicht etwa kahle Brandgiebel entstehen oder zu verschiedenartige Bauklassen zusammenstoßen.

Sehr wichtig ist für die Gliederung des Städtebildes die Bildung dichter und höher zu bebauender Kerne in den alten Ortschaften, gewissermaßen als nebengeordneter Ansatzpunkte, die den von der Großstadt gegebenen Hauptmittelpunkt umkränzen, während die Zwischenräume mehr lockeren und niedrigeren Bauweisen vorbehalten bleiben. Eine Ausnahme dürfte aber die Bebauung der vom Kerne ausstrahlenden Hauptverkehrsstraßen beanspruchen, die meist auch Geschäftsstraßen zu sein pflegen und deshalb eine andere, langsamer nach außen hin abfallende Bebauungsmöglichkeit bieten müssen.

Eine sanftere Übergänge verbürgende Aneinanderlegung der Bauklassen ist sicherlich erwünscht, wobei jedoch zu erwägen sein wird, ob nicht die ausgedehnte Anordnung der Bauwiche überhaupt eingeschränkt werden muß.

III. „Es möge bei spitzwinkligen Straßenkreuzungen die Baufluchtlinie so weit abgestumpft werden, daß eine befriedigende Wirkung des Bauwerkes gewährleistet sei, sofern der Bebauungsplan eine Abstumpfung nicht vorsehe."

Bei offener Bauweise im allgemeinen entbehrlich, bei Anordnung von Vorgärten ist meist eine Abrundung vorzuziehen.

IV. „Es möge die bauliche Ausnutzung sehr tiefer Grundstücke hinter etwa 50 m Tiefe eingeschränkt werden; für Fabrikgebäude sei dies nicht erforderlich."

V. „Im Gebiet der Bauklassen mit niedriger Bebauung erscheine folgendes als erstrebenswert:

a) Verbreiterung der Vorgärten auf möglichst 8 m und darüber.

b) Besonderer Hinweis in der BPO. auf die wünschenswerte und statthafte Bebauung von massiven Gartenlauben, Terrasseninseln in Vorgärten von mindestens 8 m Tiefe.“

Für Villen (freistehende Einfamilienhäuser) in der Ebene ohne weiteres zu befürworten, wenn damit nicht die Festsetzung einer anders geformten Baufluchtlinie als die der Straßenfluchtlinie erschwert werden soll, z. B. einer gekrümmten Baufluchtlinie bei einer geraden Straßenfluchtlinie, so daß die Vorgärten verschieden breit ausfallen. Auch bei eingebauten Einfamilienhäusern wohl noch wünschenswert; fraglich erscheint dies schon bei Landhäusern mit Mietswohnungen. Überhaupt dürfte sich auch in bezug auf die Vorgartentiefe eine Abstufung empfehlen bis zu 2 m herunter, wie beim alten Dorfvorgarten, für kleine Einfamilienhäuser; an Mietshäusern mit Kleinwohnungen fallen die Vorgärten besser ganz fort. Ebenso bei Villenbau an der Berglehne, wo eine Futtermauer einem abfallenden Vorgarten vorzuziehen ist.

VI. „Es möge bei niedriger Bebauung mit Doppelhäusern davon abgesehen werden, daß die stets unschön wirkenden Brandmauern über das Dach hinauszuführen sind; bei Zulassung durchlaufender Bedachung genügen beiderseits feuersichere Konstruktion.“

VII. „Es sei wünschenswert, daß Gebietsteile, die schon vor 1892 (dem Erlaß der ersten Vorortbauordnung) mit Wohngebäuden bestellt waren, nicht schlechter hinsichtlich der Bauklasse gestellt werden als andere Gebietsteile des gleichen Ortes, Voraussetzung sei hierbei, daß sich die überwiegende Mehrheit der Beteiligten nicht gegen eine derartige Bestimmung ausspreche.

Es sei ferner wünschenswert, daß Gebietsteilen, denen durch eine später als 1892 erlassene Bauordnung Beschränkungen gegen den früheren Zustand auferlegt wurden, diese wieder erlassen werden. Ebenso seien die einzelnen Besitzer, die im Vertrauen auf behördliche Zusagen oder in sonst berechtigter Erwartung von Erleichterungen gegen die jetzt bestehende Bauordnung verstoßen, auf dem Wege des Dispenses vor Schaden zu bewahren.“

VIII. „Es möge in Orten, wo eine moderne Entwicklung bereits eingesetzt habe, die Erbauung von Stallgebäuden unmittelbar an der Straße verboten werden, es sei denn, daß sie in künstlerischer Gestalt erfolge.“

Bei der Einfriedigung von Vor- oder Wichgärten (ohne Vorgarten) mit Mauern, dürften auch Stallgebäude zulässig sein.

IX. „Es sei wünschenswert, daß nicht nur in Bauklasse C, sondern auch in den Bauklassen A, B und D die Errichtung von Reihenhäusern gestattet werde. Die üblichen Bauwiche von nur 4 m seien in gesundheitlicher, schönheitlicher und praktischer Beziehung als unzweckmäßig zu bezeichnen.“

In Bauklasse A, wo viergeschossige Bebauung zulässig ist, werden kaum die wirtschaftlichen Voraussetzungen für die Errichtung von Einfamilienhäusern, die über drei Geschosse selten hinauszugehen brauchen, gegeben sein. Wohl aber in der Bauklasse B und D in demselben Maße wie in der Bauklasse C. Es kann sich fragen, ob diese drei Klassen nicht besser zu zwei zusammengezogen werden, von denen eine ausschließlich dem Reihenbau vorbehalten bleibt. Der Bauwich von 4 m ist vor allen Dingen beim Villenbau völlig ungenügend.

X. „Es sei wünschenswert, in der BPO. zum Ausdruck zu bringen, daß die Polizeibehörde Abweichungen von Bestimmungen der BPO. nicht nur gestatten kann, sondern zu gestatten hat (entsprechend dem Inhalt der baupolizeilichen Verordnung für Berlin).“

XI. „Es möge den Ortspolizeibehörden ausdrücklich gestattet werden, bei trockener Witterung während Ausführung des Rohbaues die Frist zwischen Rohbauabnahme und Gebrauchsabnahme angemessen bzw. bis auf vier Monate zu verkürzen. Es sei ferner wünschenswert, daß vom Tage der Rohbau- bzw. Gebrauchsabnahme ab gerechnet werde, und nicht erst vom Tage der Aushändigung des betreffenden Bauscheines. Die Gebrauchsabnahme müsse unabhängig sein von der Herstellung des Vorgartens.“

XII. „Es sei wünschenswert, daß für Räume zum dauernden Aufenthalt von Menschen eine Mindestfläche von 6 qm bestimmt werde. Es richte sich dies hauptsächlich gegen die unwürdige Unterbringung der Dienstboten.“

Hierbei ist zu erwähnen, daß die Festsetzung einer Mindesthöhe für bewohnbare Räume den Einbau von Dachkammern, die Ausnutzung von Dachschrägen oft unmöglich macht, obwohl damit größere Lufträume geschaffen werden könnten. Es empfiehlt sich deshalb die Festsetzung eines Mindestluftraumes, insbesondere auch zur Unterbringung von Dienstboten.

Außer diesen allgemeinen Wünschen ist noch eine Anzahl von Sonderwünschen geäußert worden, und zwar: zum dritten Abschnitt der Bauvorschriften §§ 10—46.

„Zu § 10 Ziffer 2:

„parallel“ zu streichen.

a) Statt „kann gestattet werden“ ist zu gestatten.

b) „gröbliche“ zu streichen.

c) Abs. 3 kann gestrichen werden.

Zu § 11 Ziffer 3:

Statt „können“ sind zuzulassen.

Oberkante Fußboden hat sich bei Geländeunterschieden nach der Ordinate des Bürgersteiges zu richten.

Zu § 12 Ziffer 2

ist Zusatz erwünscht: Balkons, soweit sie die Länge von 2,50 m und eine Auslassung von 1,25 m nicht überschreiten. Nur das Übermaß ist zur bebauten Fläche zu zählen.

Zu § 12 Ziffer 3:

Sofern sie nicht 25 qm Flächeninhalt bei 5 qm geringster Abmessung aufweisen; doch dürfen Räume zum dauernden Aufenthalt von Menschen an diese Lichthöfe nicht gelegt werden.

Zu § 13 Ziffer 1:

An den ersten Satz anschließend ist folgender Zusatz erwünscht: „doch ist diese Anordnung nur dann zulässig, wenn auch der Nachbar an den anstoßenden und gleichliegenden Gebäudeteilen den gleichen Abstand innehält.“

(Notwendig ist grundbuchliche Eintragung.)

Zu § 13 Ziffer 5:

An den ersten Satz anschließend Zusatz erwünscht: „sofern der anstoßende Nachbar auch mit seiner Rückfront und nicht etwa mit seiner Seitenfront anliegt.“

Zu § 14 Ziffer 5:
Es ist erwünscht, die Höchstfläche auf 1400 qm heraufzusetzen.

Zu § 18:
Zu Ziffer 2 empfiehlt sich Streichung als unnötige Härte.
Zu Ziffer 5 desgleichen.
Zu Ziffer 8 desgleichen. Die Auslegung — gemeint ist die Hälfte — ist unklar und fordert zu Ungefügem heraus.

Zu § 27 Ziffer 10
empfiehlt sich Streichung von „höchstens 0,80 m andere Vorbauten", da dies bisher häßliche Lösungen zeitigte."

Von diesen Sonderwünschen, die alle mehr oder minder auch ihre Berechtigung haben, greifen einige ebenfalls noch in Fragen grundsätzlicher Bedeutung ein. So betrifft der Wunsch zu § 10 Ziffer 2 eine alte Forderung. Gerade das Verlangen, daß im Falle nicht unmittelbar in der Bauflucht gebaut wird, die Gebäudefront nur parallel zur Bauflucht zurücktreten darf, muß zu einer gröblichen Verunstaltung führen, wenn z. B. die seitlichen Grundstücksgrenzen schief zur Straße verlaufen. Die zweckmäßigste und schönste Bebauung bleibt doch immer die senkrechte zu den Seitengrenzen der Grundstücke, wenn die Gebäude damit auch schief zur Bauflucht zu stehen kommen, in geschlossener Bauweise also selbst eine säge- oder staffelförmige, in offener Bauweise eine kulissenartige Flucht bilden. Dasselbe gilt für gekrümmte Fluchtlinien.

Der Wunsch zu § 13 Absatz 1 verlangt dringend Berücksichtigung, um die Entstehung sichtbarer kahler Brandgiebel zu verhüten.

Endlich noch zu § 18 Absatz 5. Ursprünglich hatte die Bestimmung doch wohl nur den Zweck, die Entstehung von tiefer als 0,5 m in den Erdboden reichenden Kellerwohnungen zu verhindern. Dies war ein Fortschritt! Wenn nun dieses Maß freiwillig noch weiter vermindert, der Kellerfußboden vielleicht auf gleiche Höhe mit dem Erdboden gebracht wird, so müßte dies wiederum als ein Fortschritt angesehen werden; am Berghange wird dies ohnehin zugelassen werden müssen. Dies zu hindern, bloß weil nun aus einem Kellergeschoß und zwei Hauptgeschossen scheinbar drei Hauptgeschosse werden, wäre ein Rückschritt. Vgl. dieserhalb auch die Anmerkung zu I der Hauptwünsche.

Mögen diese Anregungen, die dem Vernehmen nach den Behörden unterbreitet werden sollen, eine wohlwollende Aufnahme finden! Indem wir sie unserem Leserkreise mitteilen, bitten wir um gefällige Äußerungen und weitere Ergänzungen.

Th. Goecke.

NEUE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

GEWERBEMUSEUM BREMEN. Bericht über das Jahr 1909. Erstattet vom Direktor Professor E. Högg-Hauschild, Bremen.

EINFACHE CHRISTLICHE GRABDENKMÄLER für Nieder-Deutschland. Unter Mitwirkung von Bremer Architekten, herausgegeben von Professor E. Högg, Direktor des Gewerbemuseums Bremen und Pastor Fr. Holtz, Altengamme. Berlin SW 11, Deutsche Landbuchhandlung G. m. b. H.

Zwei Veröffentlichungen in der bekannten vornehmen Art des vom Professor Högg geleiteten Gewerbemuseums in Bremen. Bis in alle Einzelheiten hinein sucht das Gewerbemuseum seinem Namen Ehre zu machen. In der Wahl des Papiers, der Drucktypen, des Umschlages in Zeichnung und Farbe, besonders auch in den Abbildungen, die in einem farbigen Blatte und 11 Schwarzdruckblättern das auf der Ausstellung in Brüssel gewesene Bremer Trauzimmer, neue Erwerbungen für die Sammlungen, Schülerarbeiten aus den verschiedenen Klassen und dem Entwurfsbureau darstellen.

Die Ausstellungstätigkeit ist eine rege gewesen. Herausgehoben seien insbesondere die von Zeichnungen und Modellen der Grabkunst im Anschlusse an die Ausstellung von Grabmälern auf dem Doventorsfriedhofe, sowie die von Möbeln und Gerät der ländlichen Werkstätten aus der Umgebung Bremens.

Starken Zuspruch hat die Beratungsstelle in allen Fragen des Kunstgewerbes und der Baukunst gefunden — vgl. dieserhalb den Vortrag von Professor Högg, veröffentlicht auf S. 127 vorigen Jahrganges unserer Zeitschrift.

Die erwähnte Grabmalausstellung auf dem Doventorsfriedhofe gab den Anlaß zu einer Sammlung von Entwürfen einfacher christlicher Grabmäler für Niedersachsen, die als Vorbilder für schlichte und doch würdige und geschmackvolle Grabmalherstellungen dienen sollen, an Stelle des üblen Krams, der jetzt von Grabsteingeschäften und Friedhofsgärtnern angeboten wird. 40 Entwürfe Bremer und Lüneburger Künstler sind zusammengekommen, Entwürfe für Ausführungen in Werkstein, Granit, Kalk- und Sandstein, in Schmiedeeisen und Holz, mit und ohne Bronzeeinlagen oder Bemalung, fast alle aber unter Zugrundelegung des Kreuzes in irgendeiner Form und stets in moderner, stoffgerechter Auffassung, jedem Geschmacke und Geldbeutel etwas bietend. Für die Ausführung werden naturgroße Arbeitszeichnungen von den betreffenden Architekten und Bildhauern geliefert.

VORSCHLAG ZU EINEM GRUNDPLAN FÜR GROSS-BERLIN von Hermann Jansen, Architekt. Berlin 1909. Mit 14 Abbildungen und 5 Plänen. Preis 5,— Mk. München 1910. Verlag von D. W. Callwey. Im Druck ist hiermit der zum Wettbewerbe um einen Grundplan von Groß-Berlin eingereichte Entwurf erschienen, der mit der einen und zwar der ersten Hälfte — denn das Urteil des Preisgerichts nennt den Entwurf an erster Stelle — der aus dem ersten und zweiten Preise zusammengelegten Preissummen ausgezeichnet worden ist. Die Veröffentlichung bringt aber nicht nur den Entwurf selbst, sondern auch in einem angehängten Teile „Allgemeines über Städtebau" gewissermaßen als künstlerisches Glaubensbekenntnis des Verfassers. Dieses sei nachdrücklich zum Studium empfohlen, gibt es doch erst volle Aufklärung für die einzelnen Planungen des Entwurfes.

MITTEILUNGEN.

Nochmals zum DURCHBRUCH DER VOSSSTRASSE IN BERLIN. Auf die Mängel dieses Durchbruches in verkehrstechnischer Hinsicht haben wir wiederholt hingewiesen. Einen wertvollen Nachweis über die voraussichtlich ungünstige Abwicklung des Verkehrs, insbesondere an der nur 80 m vom Potsdamer Platze entfernten Kreuzungsstelle mit der Königgrätzer Straße, hat inzwischen Herr Professor Dr. Eber-

stadt in der Vossischen Zeitung vom 8. Dezember geliefert. Doch auch abgesehen davon müßte ein Durchbruch als verfehlt abgewiesen werden, der den Verkehr glattweg die ohnehin reichlich belastete Königgrätzer Straße überqueren lassen soll, als ob wir nicht schon genug hätten an solchen unglückseligen Kreuzungsstellen in der benachbarten Leipziger Straße. Zum mindesten müßte die Verkehrskreuzung doch derart angelegt werden, daß bei entsprechender Erweiterung des Verkehrsraums an der Kreuzungsstelle eine einfache Durchschneidung der Verkehrsrichtungen ausgeschlossen wäre. Der Fall lehrt wieder, zu welchen Einseitigkeiten der Sonderfachgeist führen kann; die Rücksicht auf den Zusammenhang aller Dinge auch im Körper einer Großstadt würde dabei nicht genügend gewahrt. Denn es handelt sich im vorliegenden Falle nicht allein darum, dem Verkehr einen neuen Ausweg zu schaffen, sondern auch — wie die Entwicklung der Bellevuestraße und ähnliche Ansätze auch schon in der Viktoria- und Lennéstraße zeigen — dem Geschäftsleben, das in der Leipziger und in der Potsdamer Straße kein Unterkommen mehr findet und doch in der Nähe des Verkehrsstromes bleiben muß, neue Möglichkeiten zur Niederlassung und dem vornehmen Wohnbedürfnisse, das bisher an dieser Stelle befriedigt wurde, anderweitigen gleichartigen Ersatz zu bieten, um dem Abzug guter Steuerzahler in die Vororte vorzubeugen. Von einem einheitlichen Gesichtspunkte aus wird deshalb die zukünftige Umgestaltung des ganzen am Leipziger Platze bis an die ohnehin schon durch kahle Brandmauern verschandelten Tiergartenstraße reichenden Stadtteiles ins Auge zu fassen sein, was erneut zur Frage führen dürfte, wie bessere Beziehungen dieses Stadtteiles zum Potsdamer Bahnhofe hergestellt werden können. Zieht man dazu noch in betracht, daß die südwärts vom Potsdamer Platze bereits erbaute Kanalbrücke eine weitere Teilung des Verkehrsstromes herbeiführen soll, die wieder den bereits begonnenen Umbau des arg verwahrlosten oder doch mindestens veralteten Stadtteiles zwischen dem Potsdamer und dem Anhalter Bahnhof, des früheren Geheimratsviertels, weiter fördern wird, so ergibt sich die Notwendigkeit der organisch zusammenfassenden Bearbeitung eines vom Anhalter Bahnhof bis zum Kemperplatze reichenden Planes, in dem die Verkehrsstraße wohl eine Hauptrolle, doch keine ausschließlich entscheidende Rolle spielt.

Darum ist die abermalige Ablehnung des Durchbruchs der Voßstraße durch den Magistrat wohl zu verstehen und zu billigen. Voraussetzung ist allerdings dabei, daß nun auch, wie in dem Erlasse des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten zum Ausdruck kommt, eine andere Lösung ernsthaft versucht wird. Dazu dürfte sich ein Sonderwettbewerb unter den Großberliner Fachgenossen empfehlen auf Grund eines weitherzig gefaßten Programmes, das z. B. auch in bezug auf die unvermeidliche Umgestaltung des Leipziger Platzes den Bewerbern möglichst freie Hand läßt. Hinweise darauf hat schon der Wettbewerb um einen allgemeinen Grundplan für Groß-Berlin genug gegeben. T. G.

BRIEFKASTEN.

Herrn H. PUDOR. Besten Dank für die Mitteilung aus der Ton-Industriezeitung „Wie sehen unsere Bauten aus". Den Lesern zur Vergleichung mit der Abhandlung von Herrn Prof. Ch. W. Nußbaum S. 140 unserer Zeitschrift vorigen Jahrgangs, „Über das Schwarzwerden der Gebäude" empfohlen.

CHRONIK.

Von dem Ideen-Wettbewerbe, der um Vorentwürfe für die BEBAUUNG DES VILLENGELÄNDES IM HOLZHAUSENPARK ZU FRANKFURT A. M. von der Eigenheim-Baugesellschaft für Deutschland ausgeschrieben ist, wollen wir wenigstens noch insoweit Vermerk nehmen, als wir das Programm auszugsweise mitteilen. Da die Ablieferungsfrist schon am 1. März abläuft, dürfte sich weiteres erübrigen.

Es handelt sich um die Erschließung des seither als Herrschaftssitz dienenden Holzhausenparks. Der Park ist mit seinen Baumbeständen und Rasenflächen im Lageplan genau angegeben. Die Bäume sollen möglichst geschont werden. Das für den Wettbewerb in Frage kommende Villengelände ist rot angelegt. Da die Straßenzüge festliegen, dürfen die Baublocks weder in ihrer Größe noch in ihrer Form verändert werden. Die zwischen Block 5 und 6 durchführende Straße ist eine Kastanienallee, nach welcher Hauseingänge nicht angeordnet werden dürfen.

Das nicht rot angelegte Baugelände wird mit Stockwerkshäusern bebaut und kommt deshalb für den Wettbewerb nicht in Frage; es ist nur angegeben, um das Gesamtbild des ganzen Parks zu veranschaulichen.

Der Wettbewerb umfaßt: 1. Die Parzellierung eines der Baublocks, die mit I, II, V, VI und VIIIa bezeichnet sind; 2. Die Entwürfe von freistehenden, sowie von an- und eingebauten Einfamilienhäusern.

Die schaubildliche Darstellung einer Straßen- oder Platzfront von mindestens 100 m Gesamtlänge ist erwünscht, doch nicht Bedingung, ebenso sind weitere Schaubilder den Bewerbern freigestellt, dahingegen sollen Modelle von der Beurteilung ausgeschlossen sein.

Zum 11. März läuft ferner die Frist für einen Wettbewerb ab, der im Entwurf zu einem BEBAUUNGSPLAN FÜR DAS DER TERRAIN-AKTIENGESELLSCHAFT am Flugplatz Johannisthal-Adlershof (bei Berlin) GEHÖRIGE GELÄNDE für die Mitglieder des Berliner Architektenvereins, der Vereinigung Berliner Architekten und der Berliner Ortsgruppe des Bundes Deutscher Architekten ausgeschrieben ist. Die Gesellschaft scheint keinen Wert auf eine Bekanntmachung durch unsere Zeitschrift gelegt zu haben, da wir ohne Kenntnis des Programms geblieben sind. Einen schon früher für fast dasselbe Gelände aufgestellten Bebauungsplan haben wir auf Tafel 87/88 des 6. Jahrganges (1909) mitgeteilt. Der Plan soll bei der Aufsichtsbehörde Anstoß erregt haben wegen vermeintlich willkürlicher Straßenführungen! Wie lange wird es noch dauern, bis im Städtebau praktisch erfahrene Männer als sachverständige Beiräte in unsere Amtsstuben einziehen?!

VOLKSZÄHLUNGSERGEBNISSE IN PREUSSISCHEN STÄDTEN. In Preußen wurden 32 Großstädte, d. h. solche mit mehr als 100000 Einwohnern ermittelt, gegen 29 im Jahre 1905 und 25 im Jahre 1900. In den Großstädten lebten 1900 6525843, 1905 7789304 und 1910 8897367 Personen. Die Anhäufung ihrer Einwohner ist gegen das Jahrfünft 1900-1905 etwas weniger schnell vonstatten gegangen.

Die Zahl der großen Städte mit 50000 Einwohnern betrug 61, ihre Gesamtbevölkerung 10,88 Millionen, gegen 57 mit 9,65 Millionen im Jahre 1905.

Die Millionenstadt Berlin, die nunmehr 2180000 Einwohner zählt, ist jetzt schon von vier Großstädten umsäumt, und bald wird voraussichtlich eine weitere (Lichtenberg) folgen. An die Stelle von Breslau, bisher die zweitgrößte Stadt Preußens, ist Köln mit 513591 Einwohnern gerückt.

Die verhältnismäßig stärkste Bevölkerungszunahme hatten 1905 bis 1910 unter den nachstehend aufgeführten Groß- und Mittelstädten Deutsch-Wilmersdorf (726,17 v. T.), Rixdorf (545,65 v. T.), Lichtenberg (464,15 v. T.), Charlottenburg (271,62 v. T.), Schöneberg (224,54 v. T.), Dortmund (220,74 v. T.), Recklinghausen (209,39 v. T.), Essen (201,24 v. T.), Duisburg (188,39 v. T.), Spandau (181,04 v. T.), Herne 179,84 v. T.), Oberhausen 175,19 v. T.), Saarbrücken (172,50 v. T.), Düsseldorf (168,99 v. T.), und Bochum (155,76 v. T.). Dagegen hatten die verhältnismäßig geringste Zunahme folgende 15 Städte zu verzeichnen: Berlin (11,77 v. T.), Potsdam (12,00 v. T.), Solingen (24,11 v. T.), Görlitz (24,16 v. T.), Altona (25,03 v. T.), Aachen (26,56 v. T.), Brandenburg a. d. Havel (43,27 v. T.), Elberfeld 44,29 v. T.), Krefeld (47,05 v. T.), Koblenz (48,52 v. T.), Mülheim am Rhein (49,69 v. T.), Stettin (53,48 v. T.), Elbing (54,07 v. T.), Frankfurt a. O. (61,05 v. T.) und Danzig (61,36 v. T.).

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

8. Jahrgang 1911 4. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE – CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

GARTENVORSTADT STOCKFELD IN STRASSBURG-NEUHOF.

Hierzu Tafeln 19–22.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Die gemeinnützige Baugenossenschaft in Straßburg hatte schon vor Jahr und Tag einen Wettbewerb um Entwürfe zur Erbauung der Gartenvorstadt Stockfeld in Straßburg-Neuhof ausgeschrieben. Wenn wir jetzt noch darauf zurückkommen, so dürfte dies, abgesehen von dem lehrreiche Vergleiche bietenden Ergebnisse des Wettbewerbs selbst, durch den Wunsch gerechtfertigt erscheinen, dem Programm des sorgfältig vorbereiteten Wettbewerbs eine weitere Verbreitung zu geben.

Das am Südausgang von Neuhof am Walde gelegene, rund 24,4 ha große Gewann Stockfeld soll mit Arbeiterwohnungen überbaut werden, und zwar in weiträumiger niedriger Bauweise, also in der Form von Kleinwohnhäusern, indem jeder Wohnung ein Garten zugeteilt wird. Dem hierdurch entstehenden Charakter einer Gartenvorstadt soll in jeder Beziehung Rechnung getragen werden. Wir folgen nunmehr dem Programm:

Beizubehaltende Straßen sind: der Königsweg, der zur Aufnahme einer zweigleisigen Straßenbahn zu verbreitern ist; die mit Scharfeck bezeichnete Straße und die am Walde entlang führende, unter Umständen zu verbreiternde, Straße. An neuen Straßen werden verlangt: eine nach Westen führende Straße zur späteren Erschließung dieses Teiles der Ganzau; Aufteilungsstraßen; Gartenwege. Zur Erleichterung der Zufuhr zu den Gärten und zur Ersparung von Verbindungsstraßen sind einfache Gehwege inmitten der Gärten von rund 1,5—2 m Breite vorzusehen.

An den Straßen unter 10 m Breite sind mindestens 3 m breite Vorgärten vorzusehen. Die weiträumige, niedrige Bauweise ermöglicht sehr geringe Straßenbreiten, was für die Verbilligung der ganzen Anlage von bedeutendem Einfluß ist. Aus dem gleichen Grunde ist auch der Straßenbau möglichst einfach gedacht. Besondere Bürgersteige sollen nur in den Verkehrsstraßen vorgesehen werden; Straßenbepflanzungen nur, wo unumgänglich nötig zur Erreichung eines Abwechslung bietenden Bildes.

Es sind 15% der Wohnungen in Einfamilienhäusern, 25% in Zweifamilienhäusern und 60% in Vierfamilienhäusern vorzusehen. Über vier Wohnungen dürfen nicht in einem Hause vereinigt werden. Es sollen, um die Ausführung zu erleichtern, möglichst gleichartige Grundrisse angewandt werden. Die Größe des zu jeder Wohnung gehörigen Gartens soll einschl. der bebauten Fläche und des Vorgartens 200—250 qm betragen. Wenn auch zur Erhaltung des Charakters der Gartenvorstadt möglichst offene Bauweise anzustreben ist, so ist doch Reihenbau in beschränktem Umfang gestattet. Die Abstände haben in der Regel 4—7 m zu betragen.

Es wird beabsichtigt, einen Teil der Häuser an Bewohner im Wiederkaufsrecht zu veräußern. Es ist bei

der Zuteilung der Gärten und bei Anlage der Grenzen hierauf zu achten, und daher die Abgrenzung eines jeden Hauses zur Bedingung zu machen.

Es sollen nur Wohnungen mit drei Zimmern und Küche errichtet werden, hiervon sollen 70% kleinere Raumgrößen enthalten (große und kleine Dreizimmerwohnungen).

In größeren Wohnungen sollen das größere Zimmer 12—14 qm, die übrigen 10—11 qm erhalten; in kleineren Wohnungen das größere Zimmer 10—11 qm, die übrigen 7½—8½ qm. Die Größe der Küche soll durchschnittlich 7½—10 qm betragen; die Küche ist nach Art der Wohnküchen anzulegen. Treppenaufgänge sind nicht in die Küchen zu legen. Wenn möglich, soll ein wenn auch noch so kleiner Raum zur Aufbewahrung von Speisen an die Küche angegliedert werden.

In der Regel soll, unter Umständen mit Zugang von der Küche aus, jede Wohnung eine freie oder eingebaute Terrasse erhalten. Die Aborte sind auf dieselbe Höhe wie die Wohnung anzulegen und werden an die Entwässerungsleitung angeschlossen. Wünschenswert ist die Anlage der Aborte in der abgeschlossenen Wohnung. Der Zugang darf nicht von der Küche, der Terrasse oder von einem Zimmer aus vorgesehen werden.

Jede Wohnung hat außerdem einen Speicher- und einen Kellerabteil zu erhalten und zum gemeinsamen Gebrauch jedes Haus im Keller eine kleine Waschküche, im Speicher einen Trockenraum und im Keller ein ausreichend belichtetes Bad (unter Umständen in Verbindung mit der Waschküche.)

Die Häuser sollen in der Regel aus Erdgeschoß und einem Stock bestehen. Der Erdgeschoßboden ist 0,8—1 m über Straßengleiche zu legen. Die lichte Stockhöhe soll 2,50 m betragen; die Kellerhöhe genügt mit 2 m im Lichten. Abwechselnd kann auch ein Dachgeschoß als erstes Stockwerk ausgebaut werden, jedoch in sehr beschränkter Zahl. Falls eine Wohnung im Dach liegt, sind die Dachwände ausgiebig durch Ausmauerung gegen die Witterungseinflüsse zu schützen.

Im Erdgeschoß sind die Außenwände 39 cm, im ersten Stock und die freistehenden Giebel 25 cm stark vorzusehen. In Häusern mit Erdgeschoß und ausgebautem Dachgeschoß genügt eine Stärke von 25 cm für die tragenden Wände. Die Decken sind in Holz gedacht, die Stellen um Spülstein und Herd in Beton. Brandgiebel brauchen nicht über Dach geführt zu werden. Türen, Fenster, Läden sind für alle Bauten soviel wie möglich auf ein Ausmaß anzunehmen.

Es ist an geeigneter Lage ein aus Erdgeschoß und zwei Stockwerken bestehender Verwaltungsbau vorzusehen, der einen Vortragssaal (zugleich Lese- und Versammlungszimmer) 120 qm, ein Kommissionszimmer, ein Geschäftszimmer mit Kasse (auch für Sparkasse) und eine Verwalterwohnung (vier Zimmer und Küche) enthalten soll. An geeigneten Stellen sind drei bis fünf Läden, sowie eine Bäckerei, eine Metzgerei und eine Wirtschaft unterzubringen, letztere am Eingang zum Wald. Endlich ist eine Schule für 14—16 Klassen vorzusehen.

Für jeden Haustypus sind die Baukosten zu berechnen, und zwar für 1 cbm des umbauten Raumes, vom Kellerfußboden bis Oberkante Speicherboden gemessen, mit 16,50 Mk. Eine Pauschalsumme für Gartenbaukosten, Umwährungen und Bad ist hinzuzurechnen; ferner ist zu liefern eine überschlägliche Berechnung der Baukosten für das Vereinshaus und eine Berechnung der Straßenbaukosten (mit 8 Mk. für 1 qm), eine Aufstellung der Gesamtkosten (für Bodenerwerb sind 180000 Mk. anzunehmen) und endlich eine Berechnung der Durchschnittsmieten bei Annahme von 5,6% Verzinsung einschließlich Tilgung, und zwar für die größere Dreizimmerwohnung, die kleinere Dreizimmerwohnung, die Wirtschaft und Läden.

Auf Grund dieses Programmes waren 24 Entwürfe eingegangen, von denen vier mit Preisen ausgezeichnet und drei angekauft wurden. Einen ersten Preis erhielt leider keiner der Bewerber. Es wurden vielmehr zwei gleiche Preise von 2000 Mk. für die Entwürfe „Volkswohl" und „Grüß Gott", an die Architekten Backes & Zache in Straßburg bzw. Heinrich Brabant und Rob. Dirr in Metz, und zwei weitere gleiche Preise für die Entwürfe „Drei" und „Im Sonnenschein" an die Architekten K. Bonatz, Georg Martin und Karl Wolf in Straßburg bzw. an G. Schalk, J. Keller und L. Trimper in Mülhausen i. Els. verteilt, während die Entwürfe „Rot-Weiß" von Architekt Steffen in Rufach, „Howard" von Architekt Schimpf in Straßburg und „Legende" wieder von den Architekten K. Bonatz, Georg Martin und Karl Wolf in Straßburg angekauft wurden.

Aus dem Urteile des Preisgerichts teilen wir hierzu folgendes mit:

Entwurf „Volkswohl". Die Führung der Hauptverkehrslinien, die Aufteilung der Baublöcke und die Einteilung der Bauplätze sind einwandfrei. Die Richtung der Straßenzüge nach dem Hauptgehege von der Stadt her, wie die Querverbindung nach der Ganzau sind gut gelöst, die Gartenwege geschickt verwendet. Die mit geringen Mitteln bei der Schule und den Läden geplante Platzbildung ist zu loben.

Entwurf „Grüß Gott". Hervorzuheben ist die klare Trennung von Haupt- und Nebenstraßen. Der Hauptplatz ist an und für sich gut, dürfte jedoch etwas näher am Königsweg liegen. Die Verbindung nach der Ganzau ist verbesserungsfähig.

Entwurf „Drei". Im Gegensatz zu allen übrigen Entwürfen liegt in diesem Entwurf eine durchaus geometrische Lösung vor. Die Hauptachse ist in verkehrstechnischer Beziehung wie vom ästhetischen Standpunkt aus zu loben. Die sich etwas zu häufig wiederholenden regelmäßigen Ausbuchtungen der Straße sind an sich sehr reizvoll; es wird jedoch bezweifelt, ob gerade in einer Arbeitervorstadt die bei einer solchen strengen Anlage erforderliche gute Instandhaltung genügend gesichert werden kann. Die Berechnung ist etwas knapp, wird aber durch die billigen Mietsätze von 17 und 21 Mk. ausgeglichen.

Entwurf „Im Sonnenschein". Dieser Entwurf zeigt in ähnlicher Auffassung wie der Entwurf „Volkswohl" eine gute Führung aller Straßenlinien, gute Erschließung vom Hauptzugang her und zweckmäßige Grundstücksteilung. Der Schwerpunkt der Anlage mit Schule und Läden dürfte, wie beim Entwurfe „Grüß Gott", näher bei der Hauptverkehrslinie liegen. Die zu hohen Mietpreise würden sich bei Berechnung nach Verhältnis der übrigen Entwürfe und bei geringer Verminderung der freien Flächen entsprechend herabsetzen lassen.

Entwurf „Rot-Weiß". Der Hauptgedanke der Aufteilung ist ähnlich wie bei den Entwürfen „Volkswohl" und „Im Sonnenschein", jedoch in der Süd- und Nordecke nicht von gleicher Sicherheit. Der Hauptplatz und die Läden liegen auch hier zu weit entfernt vom Königsweg. Die Aufteilung

der Bauplätze und die Stellung der Häuser sind wohl überlegt. Die Mieten sind etwas zu hoch.

Entwurf „Howard". Dieser eigenartige und gut durchdachte Entwurf sieht gegen die Programmbestimmungen nur Einfamilienhäuser vor. Die Erschließung des Geländes ist vom schönheitlichen und verkehrstechnischen Standpunkt aus günstig. Die auf das Forsthaus Breitlach zulaufende Querachse ist in dieser starken Betonung nicht berechtigt, auch die Durchführung der Straße unter der Schule aus rein malerischen Gründen nicht zu empfehlen. In den Grundrissen ist zu beanstanden, daß die Küchen vom Haupteingang her nur durch ein Zimmer hindurch zu erreichen sind.

Entwurf „Legende". Die Führung der Hauptstraßen ist mit Rücksicht auf den Hauptzugang von der Stadt her verfehlt. An sich ist die Aufteilung der Blöcke reizvoll, auch zweckmäßig in der Grundstücksbildung. Der sich wiederholende Innenplatz hat malerische Vorzüge, bedürfte aber jeweils einer weiteren Fußgängerverbindung als Abschneideweg nach den Hauptverkehrslinien. Die Zimmer sind teilweise zu schmal.

Der Vorsitzende dieser Baugenossenschaft war der Beigeordnete Hugo Dominicus, der inzwischen zum Oberbürgermeister von Schöneberg bei Berlin gewählt worden ist. Seiner tiefen Einsicht in das, was uns not tut im modernen Städtebau, läßt deshalb auch — trotz mannigfacher, insbesondere aus den Vorschriften der geltenden Bauordnung entspringenden Schwierigkeiten — eine glückliche Lösung für die Bebauung des Südgeländes von Schöneberg erhoffen.

ZUR SCHNELLVERKEHRSPOLITIK DER GROSSSTÄDTE. Hierzu Tafel 23.

VORTRAG, GEHALTEN IN DER ALLGEMEINEN STÄDTEBAU-AUSSTELLUNG BERLIN 1910.

Von G. KEMMANN, Berlin. — (Fortsetzung.)

Noch eins darf nicht unerwähnt bleiben: das ist die Wettbewerbsfrage. Überall, wo irgendwo ein Verkehrsunternehmen Erfolge erzielt, heftet sich sofort der Mitbewerber an seine Sohlen. In England haben neuerdings die Aktionäre der großen Bahngesellschaften gegen die Verwaltungen Front gemacht, indem sie angesichts des scharfen Rückganges der Erträgnisse, den der wirtschaftliche Niedergang der letzten Jahre zur Folge hatte, auf sparsamere Wirtschaftsführung drängten. Die Ausartungen des Wettbewerbs, die unnötigen Doppelleistungen und der Betrieb der dafür geschaffenen Anlagen wurden aufs schärfste getadelt, und selbst das Parlament und die Behörden haben sich der Berechtigung dieser Klagen nicht zu verschließen vermocht. Insbesondere im Schnellverkehrswesen der Großstädte sind es bemerkenswerterweise die öffentlichen Stellen, die auf den Krebsschaden des aus der Entwicklung überkommenen Mitbewerbes und die Notwendigkeit der Abhilfe nachdrücklichst hinweisen. Es leuchtet ohne weiteres ein, daß das Privatkapital sich vom Ausbau des Schnellbahnwesens vollkommen zurückziehen müßte, wenn die darin angelegten ungezählten Millionen in beliebiger Weise durch Wettbewerb untergraben werden könnten, in den Unkundige sich durch eine rücksichtslose Baulust gar leicht hineintreiben lassen.

Wenn nun auch alles geschehen wäre, was größtmögliche Sparsamkeit in der Herstellung, Betriebs- und Wirtschaftsführung der Schnellbahnen gewährleisten könnte, so bleibt doch die große Hauptfrage die der Geldbeschaffung selbst. Daß es nicht möglich ist, Privatkapital durch Aktienausgabe zu einem Dividendensatz von 4% für Schnellbahnen zu erhalten, ist ohne weiteres einleuchtend. Heute möchte es schwerer sein als früher, die Öffentlichkeit für Kapitalanlagen zu einem niedrigen Zinsfuß zu erwärmen, wenn es sich nicht mindestens der sicheren Erwartung hingeben darf, die Voraussagen über die Erfolge auch durch die Erfahrung bestätigt zu sehen. Wenn die für die Berliner Hochbahn angestellten Vorausberechnungen sich durchweg als zutreffend erwiesen haben, so kann man das gleiche beispielsweise von den Londoner elektrischen Schnellbahnen keineswegs behaupten. All diesen Unternehmungen waren die besten Erfolge vorausgesagt, aber die Durchschnittsverzinsung ihrer Kapitalien beträgt in Wirklichkeit auch heute noch wenig über 2%; die Aktiendividende wird aber durch das im Durchschnitt zu 4% vorweg verzinsliche Schuldkapital zum Teil auf Null herabgedrückt. Und dabei ist zu berücksichtigen, daß die Unternehmungen, für die die Mittel aufzubringen sind, keine Privatunternehmungen im Sinne etwa gewerblicher Betriebe, sondern öffentlicher Art sind. Dies bestätigen selbst die doch auch in öffentlichen Dingen zu freiheitlicher Auffassung neigenden Nordamerikaner in der Absicht, die das New Yorker Staatsgesetz über die gemeinnützigen Betriebe, die Public Utilities Law von 1907 vertritt. Eine ganze Reihe von Versorgungsanstalten, Gas-, Wasser-, Elektrizitätswerke, in erster Linie aber die Verkehrsanstalten erklärt das Gesetz für gemeinnützige Betriebe, Gemeinbetriebe — gleichviel, ob sie von Privaten oder Körperschaften ins Leben gerufen oder erhalten und betrieben werden. Besteht denn in der Tat irgendwelcher Unterschied beispielsweise in den Aufgaben, die in Berlin die staatlichen Schnellbahnen und die Hochbahn zu erfüllen haben? Die Regeln, nach denen diese Verkehrsmittel, beides Volleisenbahnen in denkbar verfeinerter Durchbildung, gestaltet sind, nach denen die Betriebsführung, der Sicherheitsdienst, die Überwachung gehandhabt werden, weichen nicht im kleinsten Punkte voneinander ab; sie sind aber auch völlig wesensgleich mit den fast durchweg von Privaten geleiteten ausländischen Großstadtschnellverkehrs-Unternehmungen. Daraus folgt, daß da, wo private Mittel für die Zwecke des Großstadtschnellverkehrs mit seinen ungeheuren Kostenansprüchen bei ungenügenden Ertragsaussichten in Anspruch genommen werden sollen, die Allgemein-

heit der Unternehmung in irgendeiner Form unterstützend beispringen muß, daß der Fiskus, staatliche Verbände, insbesondere aber Gemeinden oder Gemeindeverbände, schließlich Kreise, denen die Unternehmungen zugute kommen, auch bei ihrem Zustandekommen geldbeschaffend mitwirken. Die Geldbeschaffung kann den Unternehmungen in den verschiedensten Formen erleichtert werden: es können Kredite zu billiger Kapitalbeschaffung zur Verfügung gestellt werden, etwa in Form von Zinsbürgschaften, wie sie letzthin in einem Schnellbahnfalle die Stadt Berlin in erheblichem Umfange in Aussicht gestellt hat. Es können Kapitalien zu billigem Zinsfuß beigesteuert oder zweit- oder drittstellige Kapitalanteile übernommen werden. Auch die Bürgschaft für gewisse Mindesteinnahmen, Zahlung von Betriebszuschüssen, unentgeltliche Hergabe von Grund und Boden u. a. gehören hierher.

Besonders beachtenswert ist die Form der Beihilfe, die sich in der preußischen Kleinbahnpolitik als fruchtbar erwiesen hat. Hier sind es beispielsweise vielfach der Staat, die Provinzen, die Kreise, die die Unternehmungen durch Kapitalbeteiligungen, Bürgschaften, Hergabe des Grund und Bodens und dergleichen unterstützen, wofür sie durch zweit- und drittstellige Aktien in einzelnen Fällen nur der Form nach Deckung beansprucht haben, wie beispielsweise bei der Nassauischen Kleinbahn. Eine derartige Form ließe sich auch bei Schnellbahnen in die Wirklichkeit übersetzen, indem die beteiligte Privatunternehmung für ihren Kapitalanteil aus dem Wirtschaftsergebnis in erster Reihe befriedigt würde, während darüber hinaus von denen das Kapital beigestellt würde, die aus dem Unternehmen besondere Vorteile ziehen. Insoweit diese Vorteile etwa der Allgemeinheit städtischer Steuerzahler zugute kommen und die gemeindliche Steuerkraft gehoben wird, wäre es berechtigt, die Zuschüsse städtischen Anleihen zu entnehmen. Wie sich aber die Großunternehmungen, die Staatseisenbahnverwaltung, die Privatverwaltungen, die die Fernbahnnetze für den Personen- und Güterverkehr gebaut haben, der Zumutung gegenüber vielfach ablehnend verhalten, sich noch weiterhin im großstädtischen Ortsbahnwesen zu betätigen, sich vielmehr darauf beschränken, ihre früher mit so großen Hoffnungen begründeten Ortsbahnnetze nicht verkümmern zu lassen, so wird unter Umständen auch im Rahmen der Großstädte selbst wohl noch eine weitere Unterscheidung Platz zu greifen haben. Hier haben die Verkehrswege nicht immer Bedeutung für die Steuerzahler in der Gesamtheit, sondern sehr oft nur für bestimmte Bevölkerungszonen und unter diesen wesentlich wieder für die Grundbesitzer, denen durch den Schnellverkehr in jedem Falle, gleichviel ob Hochbahn, Tunnelbahn oder offene Bahn, besondere Wertsteigerungen in den Schoß fallen. Dies würde nahelegen, die Anlieger zwangsweise mit Schnellbahnzuschüssen zu belasten. Den Grundstücksbesitzern würde dabei immer noch der Löwenanteil der Wertsteigerungen verbleiben. Falls dieser Zwangsweg unter der Herrschaft der bestehenden Bestimmungen von unseren Städten beschritten werden könnte, was von kundiger Seite bezweifelt und durch bisherige Mißerfolge in der Richtung anscheinend klargestellt wird, so würde dazu doch immer selbstverständliche Voraussetzung sein, daß zugunsten der zu Belastenden Gewähr für sparsames Wirtschaften geboten und vertrauenswürdige Vorausberechnungen zugrunde gelegt werden, denn es ist wohl klar, daß begründete Anfechtungen solcher Vorausberechnungen den Plan gefährden müssen. Die Verteilung der Auflagen würde natürlich nicht auf rein bureaukratischer Grundlage erfolgen dürfen.

Abb. 1. Querschnitte verschiedener Untergrundbahnen.

Die angedeuteten Gesichtspunkte sind natürlich auf diejenigen Fälle im besonderen anwendbar, in denen Gemeinden Angliederungen an ein Schnellverkehrsnetz und dessen Betrieb mittels Linien suchen, für die ein befriedigendes Erträgnis einstweilen nicht anzunehmen ist. Eine Privatgesellschaft ist unter gewissenhafter Berücksichtigung der Erfahrungen nicht imstande, aus eigenen Mitteln Außenlinien an das Innennetz anzugliedern, die den Reinertrag des Gesamten unter eine angemessene Grenze herabdrücken. In Berlin haben es daher bekanntlich in mehreren Fällen die Gemeinden selbst übernommen, Außenstrecken entweder durch kapitalisierte Jahreszuschüsse zu unterstützen oder den Bahnkörper selbst herzustellen und dem Stammnetz anzugliedern. Der erste Fall wird erläutert durch das Beispiel der Strecke, die vom Bahnhof Wittenbergplatz nach der Uhlandstraße in Charlottenburg gebaut wird; in Fällen dieser Art sind die von den Körper-

schaften zu leistenden Zuschüsse oder Fehlbeträge nach einem vorweg aufgestellten Wirtschaftsplan so zu bemessen, daß sie die aus dem Betriebe selbst nicht zu erwirtschaftenden Ausgabebedürfnisse einschließlich des Kapitaldienstes angemessen ergänzen. Als Beispiel für den letzteren Fall beziehe ich mich auf die Linie, welche die Gemeinden Wilmersdorf und Dahlem bauen werden. Die Linien passen sich auch in diesem Falle baulich und betrieblich ganz dem Gesamtnetz ein, während in Wirklichkeit nur die Ausrüstung und der Betrieb an die Stammgesellschaft zu angemessenen Bedingungen überlassen werden.

Eine weitere Abänderung des Planes ergibt sich, wenn Schnellbahnen in Gebiete zu führen sind, deren Grundbesitz sich noch in einigen wenigen Händen vereinigt findet. Großgrundbesitzer, z. B. Grundstücksgesellschaften, sind oft in der Lage, die Mittel für Anschlußlinien durch Umlagen auf die einzelnen Grundstücke ohne weiteres zu beschaffen. Die Umlagen können zonenweise abgestuft den Käufern in Form einer in bestimmter Zeit abzulösenden Rente oder in anderer Weise belastet werden. Da die Vorteile der Geländeerschließung auch den Gemeinden zugute kommen, in deren Gebiet die Schnellbahn zu führen ist, so ist es nicht mehr als recht und billig, daß auch diese sich an den Kosten beteiligen.

Auch für diesen Fall bietet sich in Großberlin ein typisches Beispiel in Gestalt der Westendlinie dar. Die Erschließung der westlichen Charlottenburger Stadtteile — wenn ich zur Vorgeschichte von Neuwestend einige Worte beifügen darf — nahm ihren Ausgang von dem Wunsche des Landrats des Kreises Osthavelland, jetzigen Geheimen Oberregierungsrats im Staatsministerium Dr. von Steinmeister, diesen Kreis, der an die Havel grenzt, durch Überbrückung des Flusses bei Pichelsdorf in bessere Verbindung mit Berlin zu bringen. Baurat Bandekow, mit dem sich Herr von Steinmeister hierüber aussprach, erweiterte dann in Gemeinschaft mit mir — wenn ich mich selbst bei dieser Gelegenheit erwähnen darf — den Gedanken dahin, daß einerseits eine großzügig angelegte Straße in der Verlängerung der Bismarckstraße über die Havel bis in den Kreis Osthavelland hineingeführt und anderseits die Schnellbahnlinie der Hochbahngesellschaft nach Westend hinauf erweitert würde — Aufgaben, die sich indessen

Abb. 2 u. 3. Querschnitte der Vierten Avenuebahn in Brooklyn.

nur würden durchführen lassen, wenn gleichzeitig die Erschließung an die neue Straße grenzender Geländeflächen erfolgte. Die Ergebnisse der von uns beiden in den Jahren 1898 und 1899 gemeinsam angestellten Studien sind in einer damals der Deutschen Bank überreichten Denkschrift niedergelegt, in der insbesondere auch die Grundzüge für die Erschließung von Neuwestend entwickelt sind. Diese Studien, die zu gleicher Zeit, aber unabhängig von den bekannten verdienstvollen Anregungen Herchers über die Durchführung der Bismarckstraße in der Richtung zur Havel hin vorgenommen wurden und die auch an höchster Stelle besonderes Interesse erregten, hatten zur Folge, daß sich die Deutsche Bank der Durchführung der Erschließung Neuwestends im Einvernehmen mit der Hochbahngesellschaft sofort mit lebhaftestem Interesse angenommen hat. Die Verdienste, die sich insbesondere der Geheime Kommerzienrat Steinthal um die Verwirklichung dieser bedeutsamen Aufgabe erworben hat, dürfen hier nicht unerwähnt bleiben.

Der bedeutende Zuschuß nun, den die Durchführung der Westendlinie erforderte, ist zum Hauptteil von der Neuwestend-Gesellschaft, zum geringeren von der Gemeinde Charlottenburg und zu einem kleinen Teil vom Landwirtschaftsfiskus im Interesse der Grunewald-Erschließung aufgebracht worden. Er ist bemessen nach sehr sorgfältigen wirtschaftlichen Vorausberechnungen, die in den Kreisen der Beteiligten anfänglich durch ihre bedeutende Höhe Überraschung hervorriefen, da als kapitalisierte Zuschußdeckung nicht Hunderttausende, wie man wohl erwartete, sondern eine sehr stattliche Reihe von Millionen erforderlich waren, obwohl die Westendbahn in jungfräulichem Gelände einfach herzustellen war und nur etwa 4 km Länge besitzt. Die Wirklichkeit hat den Vorausberechnungen bisher Recht gegeben, so daß zu hoffen ist, daß die Rechnung auch dem Zeitverlaufe nach sich als richtig erweisen und die Annahme rechtfertigen dürfte, daß nach etwa 20 Jahren die Linie ihr Kapital selbst bescheiden verzinsen wird. Nicht unerwähnt lassen möchte ich, daß die Westendbahn auch zu neuartiger Ausgestaltung des Vertrags- und Verrechnungswesens Anlaß gegeben hat.

In dem Westender Falle ist nun von besonderer Wichtigkeit die Art und Weise, wie die Neuwestend-Gesellschaft ihren Zuschußanteil den einzelnen Grundstücken nach Maßgabe der auf diese entfallenden Vorteile in Form einer Rente belastet hat, die mit 10 Jahresraten oder auch jederzeit zum vollen Betrage abgelöst werden kann. In diesem Punkte ist das Neuwestender Beispiel nicht ohne bedeutsame Nachfolge geblieben. Die Früchte dieser Berliner Vorarbeiten hat man vor allen Dingen in New York gezogen.

Von den mit dem nordamerikanischen Stadtschnellbahnwesen befaßten Wirtschafts- und Finanzpolitikern, die vor etwa zwei Jahren Berlin in großer Zahl studienhalber besuchten — ohne daß übrigens die Öffentlichkeit von ihrer Anwesenheit und ihren anregenden Urteilen irgendwelche Kenntnis genommen hätte —, haben sich beispielsweise mehrere Mitglieder des New Yorker Amtes für die Gemeinbetriebe eingehend über unsere Schnellbahnfinanzierungen zu unterrichten gesucht und hier Anregungen geholt, die in dem vor zwei Jahren genehmigten Nachtrag zum New Yorker Staatsgesetz über den Schnellverkehr, der Rapid Transit Act, deutlich wiederklingen. Von den Mitgliedern des Amtes, die Berlin besucht haben, nenne ich die Herren Bassett und Mc. Carroll, auch den Oberingenieur Seaman, mit denen ich mich über die Schnellbahnverhältnisse mündlich wie schriftlich eingehend unterhalten konnte. Der Fall des Schnellbahnbaues durch Erhebung von Anliegerbeiträgen ist auf Grund der den Genannten hier gegebenen Auskünfte in der Rapid Transit Act durch ausführliche Bestimmungen geregelt; die dem Amt verliehenen Ausführungsvollmachten gehen aber, wie mir Mr. Bassett mit Genugtuung schreibt, über das Berliner Beispiel erheblich hinaus. Nachdem das Amt — um kurz den Gang zu skizzieren — einer Strecke die Eigenschaft einer local improvement, d. h. „örtlichen Verbesserung" zugesprochen und dadurch das Recht der Besteuerung rechtskräftig festgestellt hat, werden nach Anhörung der Beteiligten die Höhe der Umlage und die Umlagebezirke vom Amte mit Genehmigung des hauptstädtischen Finanzamts unumschränkt festgestellt. Die städtische Steuerdeputation, nach dem Gesetz ausführende Instanz, läßt die Umlage auf den Grundbesitz als eine bis zu 6 % verzinsliche Hypothek eintragen, die vom Grundstücksbesitzer in zehn Jahresraten abgezahlt oder auch jederzeit ganz abgelöst werden kann. Im Nichtzahlungsfalle kann die Hypothek versteigert werden. Da die Baugelder aus den Umlagen erst nach und nach flüssig werden, kann die Finanzstelle in Höhe der noch rückständigen Beträge Umlage-Stadtbonds ausgeben, die zu Gelde gemacht und durch die nach und nach einlaufenden Hypothekenabzahlungen getilgt werden. An Stelle der Stadtbonds dürfen mit genau umschriebenen Rechten ausgestattete sogenannte Schnellverkehrs-Umlagebonds ausgegeben werden, die, der städtischen Sicherheit entbehrend, nur aus den eingehenden Umlagebeträgen abgezahlt werden. Sollten sich gegen die Vorausberechnungen Überschüsse ergeben, so werden diese den Besteuerten nachträglich zurückerstattet. Wie man sieht, sind uns die Amerikaner mit der ihnen eigenen Schnelligkeit auch in dieser Art der Finanzierung der Schnellbahnen, die sie bei uns erfahren haben, bereits weit voraus. Auch das ist erreicht, daß die Anlieger nicht mehr so laut nur nach Untergrundbahnen rufen werden, wenn sie sie selbst bezahlen müssen.

Einer besonderen Betrachtung bedarf der Fall, in dem die Schnellbahnen grundsätzlich aus öffentlichen Mitteln errichtet werden, wie es die Stadt Berlin in mehreren Fällen beabsichtigt, die Stadt Schöneberg bereits begonnen hat. An diese allgemeiner liegenden Fälle erinnert uns ja auch schon das Beispiel der schon angeführten Wilmersdorf—Dahlemer Bahn, das als Vorläufer der eigentlichen städtischen Bahn anzusehen ist. Aber auch das System der städtischen Unternehmung treffen wir bisher wenigstens nirgends in reiner Form an.

Die Frage ist viel erörtert worden, ob außer dem Bau auch die Ausrüstung und Betriebsführung in die Eigenunternehmung der Stadt einbezogen werden sollen. Inwieweit Lord Avebury in der Tat recht haben mag, wenn er anläßlich einer kritischen Betrachtung über städtische Verkehrsbetriebe auf Schwerfälligkeit städtischer Verwaltungen, die Gefahren der Überschuldung, der sozialen Fragen, auf mangelnde Sparsamkeit in der Wirtschaftsführung, Mangel an Trieb zur Weiterentwicklung und erfinderischen Vervollkommnung der Betriebseinrichtungen hinweist, lasse ich hier aus dem Spiel und erwähne nur, daß sich bisher keine Großstadt der Welt an den Eigenbetrieb ihrer Schnellbahnen herangetraut hat, die Betriebsführung ist vielmehr ausnahmslos in Pacht gegeben worden. Zwar ist der Gedanke, die Schnellbahnen ganz in städtische Verwaltung zu nehmen, schon ver-

hältnismäßig alt. Schon im Bericht der New Yorker Verkehrsdeputation vom 4. und 18. März 1875 ist die Frage der städtischen Verwaltung der Schnellbahnen eingehend erörtert, die eine Minderheit im städtischen Sinne durchzusetzen suchte, während sich freilich die Mehrheit so unbedingt auf die Seite der Privatunternehmungen stellte, daß der Gedanke städtischer Betriebsübernahme selbst für den Fall, daß sich geeignete Betriebsunternehmer nicht fänden, fallen gelassen wurde. Das Plenum der Stadtverordneten trat der Mehrheitsauffassung vorbehaltlos bei. Wir wissen, daß in neuerer Zeit in New York eine mittlere Richtung eingeschlagen ist. Da die Schnellbahnen fast ausnahmslos den Straßenzügen folgen, so gilt hier wie auch in anderen Städten der Grundsatz, daß der Wegeberechtigte, d. i. die Stadt selbst, zu den mannigfachen sonstigen Anlagen, die sie im Straßenkörper unterzubringen pflegt, wie Abwasserkanäle, Gas- und Wasserleitungen, auch die Schnellbahnen selbst ausführen solle, sich zum mindesten aber ein Verfügungsrecht über die darin hergestellten Anlagen sichern müsse. Dem Gedanken der Ausübung der Herrschaft über den Straßenuntergrund ist dann durch stadtseitige Herstellung des Tunnelkörpers im wesentlichen genügt; nur in einzelnen Fällen haben sich die Städte auch mit den Hochbahnstrecken befaßt, wie Paris und Hamburg. Im allgemeinen jedoch ist die Erstellung des Hochbahnbaues dem Betriebspächter überlassen. Die Ausrüstung der Pachtstrecke ist allemal Sache des Pächters.

Das System steht, wie man sieht, mit den Grundsätzen freiheitlichen Regiments nicht in Widerspruch. Um so merkwürdiger ist die Zwitterstellung, die England zur Frage der Verstadtlichung der Verkehrsmittel einnimmt. Während sich in diesem freien Lande die großstädtischen Körperschaften dem Gedanken der Übernahme der Straßenbahnen in letzter Zeit sehr geneigt gezeigt haben, hat der Gedanke gemeinwirtschaftlicher Herstellung des Baues oder gar der Gesamtdurchführung von Stadtschnellbahnen in keiner Weise Wurzel fassen können. Ich erwähne noch, daß auch die Stadt Paris den angegebenen Weg für die nahe vor der Eröffnung stehende Nordsüd-Untergrundbahn wieder aufgegeben hat.

Die Bemessung der Tunnelpacht oder Bahnpacht, welche die Gemeinden erheben, hängt von den Umständen ab; sie ist vielfach, wie in New York, rechnerisch zu bemessen, daß sie ausreicht, um die städtischen Anleihen, aus deren Erlös die Bahnkörper hergestellt sind, zu verzinsen und zu tilgen, wobei für den Betriebsunternehmer immerhin der große Vorteil herausspringt, daß der Zinsfuß in mäßigen Grenzen bleibt. In Boston ist in einem Falle für jeden durch den Tunnel geführten Wagen eine bestimmte Abgabe zu entrichten, in einem anderen von den Fahrgästen beim Lösen der Fahrkarten außer dem Fahrpreis noch ein Zoll für die Stadt zu zahlen. In Paris hat die Pächterin einen Teil der Fahrpreiseinnahme an die Stadt abzuführen; ähnlich in Hamburg.

In allen angeführten Fällen blieb dem Unternehmer — und das ist besonders bemerkenswert — das Risiko überlassen, sich von vornherein klar und schlüssig darüber zu werden, ob er aus dem Unternehmen den von der Stadt beanspruchten Pachtschilling und dazu noch genügend eigenen Verdienst herauszuwirtschaften imstande sein würde. Man muß sich hierbei vergegenwärtigen, daß die ersten Abmachungen, die in fast allen genannten Fällen um mehr als zehn Jahre zurückliegen, in einer Zeit größerer Unternehmungsfreudigkeit abgeschlossen worden sind. Der Bostoner Fall hat für unsere Betrachtung eine geringere Bedeutung, da dort der Betrieb der Schnellbahnen und der Straßenbahnen in derselben Hand liegt, der Pachtzins für die Tunnel innerhalb des gewaltig entwickelten Straßenbahnnetzes aber nur einen minder wichtigen Bestandteil der Ausgaben darstellt. In New York hat die Schnellverkehrsgesellschaft bei klaren Verhältnissen ihre Rechnung gefunden. In Paris hat sich die Stadtverwaltung zu einer Teilung des Risikos verstanden. Beide, sowohl die Gesellschaft als auch die Stadt haben gute Geschäfte gemacht, während sie sich auf Fehlbeträge hätten gefaßt machen dürfen, wenn der Verkehr hinter den Erwartungen zurückgeblieben wäre.

Besondere Schwierigkeiten können den Städten beim Pachtsystem entstehen, wenn es ihnen nicht gelingt, für die städtischerseits hergestellten Verkehrsbauten Betriebsunternehmer zu finden. Dann bleibt nur übrig, entweder die Bedingungen zu ermäßigen, wie es mehrfach in New York geschah, oder die Unternehmungen in Eigenbetrieb zu nehmen. Man wird es hiernach verstehen, wenn im New Yorker Schnellverkehrsgesetz auch dem Amt für die gemeinnützigen Betriebe die Berechtigung zu eigener Betriebsübernahme eingeräumt ist. Ein Fall der letzteren Art ist indessen bisher noch nicht zu verzeichnen, hätte beispielsweise aber bei der Centre-Street-Untergrundbahn eintreten können, welche die Brooklynbrücke mit der Williamsburgh- und Manhattanbrücke in Gestalt einer Schleife verbindet. Ein Betriebsunternehmer hat sich dafür lange Zeit nicht gefunden. Da auch die Brooklyner Schnellbahngesellschaft den Betrieb ablehnte, weil die zu den Brücken hinaufführenden Übergangsrampen für ihre Motoren zu steil seien, so ist die Strecke in das sogenannte Tri-Borough-Untergrundbahnnetz einbezogen worden. Wenn auch noch eine andere New Yorker Schnellbahn, der sogenannte Steinwaytunnel, seit Jahren unbenutzt daliegt, so ist dies, wie ich beiläufig bemerken möchte, darauf zurückzuführen, daß sich der Unternehmer seiner Zeit mit der Bauerlaubniß ohne gleichzeitige Betriebsgenehmigung begnügt hat, die ihm späterhin verweigert wurde.

Tritt in den besprochenen Fällen der kommunale Zuschnitt der Schnellbahnen ausgesprochen zutage, so hat sich die Kommunalpolitik vielfach — wiederum nicht jedoch in London — auch fest an diejenigen Schnellbahnen gekettet, die dem Außenstehenden als reine Privatunternehmungen erscheinen. Sie sind aber der Privatwirtschaft immer nur auf Zeit freigegeben. Der kommunale Einschlag offenbart sich in den Bestimmungen, die den Städten Übernahmerechte sichern, ebenso wie es bei den Straßenbahnen — bei diesen auch in England — der Fall ist. In Berlin ist gefordert, daß der Schnellbahnkörper nach Ablauf bestimmter Fristen der Stadt oder richtiger einer engeren Gemeinschaft von Wegeberechtigten als einer Art Zweckverband unentgeltlich überantwortet wird, daß die Ausrüstungen und Betriebsmittel bei dieser Gelegenheit miterworben werden können, wobei der Betrieb an die Erwerbsgemeinschaft übergeht. Nicht allein das, die Städte pflegen sich auch während laufender Genehmigung das Recht des Ankaufs zu bestimmten Fristen zu sichern, wie es beispielsweise bei der Berliner Hochbahn für das Jahr 1927 und weiter von 10 zu 10 Jahren vorgesehen ist. Daß nach dem Gesetz auch dem Staat selbst das Ankaufs-

recht zusteht, verschlägt hierbei nichts, da nicht erwartet werden kann, daß der Staat bei rein städtischen Ortsunternehmungen aus freien Stücken davon Gebrauch machen würde. Wichtig in der auch auf die Stadt übertragenen Auslegung ist die gesetzliche Bestimmung, die die Frist für den erstmaligen staatlichen Ankauf auf 30 Jahre festsetzt. Auch inbezug auf die Feststellung des Erwerbspreises ist dem Gesetz im wesentlichen gefolgt, insofern, als ähnlich wie es auch das preußische Haupteisenbahngesetz von 1838 will, das 25fache des während der letzten Betriebszeit durchschnittlich erzielten Reinertrages als Kaufsumme zu zahlen ist, unter Berücksichtigung natürlich der Entwicklungszeiten. Hierzulande bewegen wir uns in diesen Punkten auf einem gesetzlich längst anerkannten sicheren Boden und dürfen die Bestimmungen vom Standpunkt billiger Abwägung der Interessen wohl als gerecht anerkennen. Anders im Auslande, wo man in dieser Beziehung unter Umständen auf die größten Härten stößt. Die Ergänzungen des New Yorker Schnellverkehrsgesetzes vom Jahre 1909 beispielsweise schießen in diesen Punkten weit über das Ziel hinaus. In dem Gesetz hat die berüchtigte Elsberg-Bill vom Jahre 1906 Aufnahme gefunden, die die Genehmigungsdauer für den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb einer Schnellbahn auf 20 Jahre beschränkt, allenfalls eine 20jährige Verlängerung zuläßt; ungereimterweise ist sogar für die bestehende Untergrundbahn, den Subway, obwohl diese auf 50 Jahre mit 25jähriger Verlängerungsaussicht verpachtet ist, die Bestimmung getroffen, daß für ihre etwaigen Erweiterungen nur 25jährige Pachtverträge mit 20jähriger Verlängerung abgeschlossen werden dürfen. Die Widersinnigkeit solcher Bestimmung, ganz abgesehen von der Kürze der Fristen, liegt auf der Hand. Die notwendige Folge muß sein, daß Erweiterungen überhaupt unterbleiben, denn die heutigen Unternehmer, die doch allein die Pacht ausüben könnten, würden die Erweiterungen viel früher zu räumen haben, als die Stammstrecke, was zu den ärgsten Verwicklungen führen müßte. Hier ist geradezu die Weiterbildung eines Unternehmens gesetzlich unterbunden, das die Stadt New York selbst im Besitz hat. Eine weitere Bestimmung lautet dahin, daß der Betrieb neuer Schnellbahnen, deren Bau und Ausrüstung auf öffentliche Kosten erfolgt, nur auf 10 Jahre mit höchstens 10jähriger Verlängerung vergeben werden darf, noch dazu unter der Auflage, daß der Betriebsführer die für das Unternehmen ausgegebenen städtischen Schuldverschreibungen nicht nur zu verzinsen, sondern außerdem mit 1% jährlich zu tilgen hat. Derartige Bestimmungen sind sicherlich nur dazu angetan, Betriebsunternehmer abzuschrecken. Die New Yorker Handelskammer spricht sich denn auch über die Elsberg-Bill in sehr sarkastischer Weise aus. Sie stellt nach ihrer Auffassung „in Wirklichkeit einen Akt so hemmender Gesetzgebung dar, als ob die ausgesprochene Absicht obwalte, jeden Weiterbau von Schnellverkehrslinien zu verhindern".

(Schluß folgt.)

VERBINDUNG DER PRAGER ALTSTADT MIT DER BELVEDERE-BERGPLATTE.

Von JOSEF POSPIŠIL, Serajevo. — Hierzu Tafeln 24 u. 25.

Das Altstädter Sanierungsviertel nennt man in Prag die ehemalige Josephstadt mit den angrenzenden Teilen der Altstadt, soweit diese im Sinne des Gesetzes vom 11. Februar 1893 neu aufgebaut wurden. Das neue Viertel liegt am rechten Moldauufer, und zwar genau an jener Stelle, wo die Moldau innerhalb des Prager Stadtgebietes die nördliche Richtung verläßt, um ihren Lauf gegen Osten zu wenden. Die Hauptverkehrsader des neuen Stadteiles, die Nikolausstraße, führt vom Altstädter Großen Ring in nordwestlicher Richtung zur Moldau, wo die neue Svatopluk-Čech-Brücke, als deren weitere Fortsetzung die Moldau übersetzt, um am linken Ufer vor dem ziemlich steil abfallenden, über 30 m hohen Abhang der Belvedere-Bergplutte ihren vorläufigen Abschluß zu finden.

In Prag waren es ganz ebenso wie in den anderen Großstädten nebst gesundheitlichen Rücksichten hauptsächlich die Fortschritte auf den Gebieten von Handel und Gewerbe, die zusammen mit dem ins Riesenhafte anwachsenden Verkehr die Regelung der alten Stadtteile notwendig werden ließen, um deren wachsender Entwertung Einhalt zu tun, denn die Handelsmitte Prags hatte sich aus der Altstadt mit ihren malerischen, aber engen und winkeligen Gäßchen in die breiteren, für die Entwicklung des Verkehrs ungleich günstigeren Straßen der angrenzenden Neustadt herübergewälzt. Die Richtung in der Verschiebung der Geschäftsmitte ist naturgemäß auch im schnellen Wachstum der an die Neustadt angrenzenden Vorstädte, Königl. Weinberge und Žižkov, deutlich zum Ausdruck gekommen, während das linke, nördliche Moldauufer, das von der in der Entwicklung zurückgebliebenen Altstadt nichts empfangen und auch nichts erwarten konnte, auch schon wegen seiner schweren Zugänglichkeit unverbaut geblieben ist. Wenn nun der letztere Umstand in früherer Zeit weniger schwer empfunden wurde, ist es gegenwärtig um so mehr der Fall, und man ist eben daran, alle Hebel in Bewegung zu setzen, um diesem Übelstande baldigst abzuhelfen, denn man hatte das Sanierungsviertel als Handelsviertel mit breiten, geraden Straßenzügen und aufwändig gebauten Geschäfts- und Zinshäusern errichtet. Zum Geschäftsviertel kann sich aber bekanntlich ein Stadtteil nur dann entwickeln, wenn er ein Hinterland mit kaufkräftigen Abnehmern und ein billiges Wohnviertel für die eigenen Arbeits- und Hilfskräfte zum Nachbarn hat. Die ämterreiche aber stille Kleinseite mit dem noch stilleren Hradschin am linken Moldauufer sind mit ihren feudalen, meist unbewohnten Palaste auch dann keine ideale Nachbarschaft für das neu aufgebaute Geschäftsviertel, wenn die Verbindung der beiden Ufer demnächst eine bessere werden sollte, als es gegenwärtig der Fall ist. Die Altstadt braucht vielmehr dringend eine aufstrebende, selbst entwicklungsfähige Vorstadt, um aus den Wechselbeziehungen mit dieser die zur eigenen Entwicklung nötigen Kräfte

DER DICHT SCHRAFFIERTE TEIL DER „ALTSTADT" IST DER ALTSTÄDTER ASSANIERUNGS-RAYON

Abb. 4.

zu sammeln. Aus der gegenseitigen Ergänzung der wirtschaftlichen Bedürfnisse der beiden Stadtteile soll sich dann auch im Norden Prags jener Zustand entwickeln, der im Südosten zwischen der Neustadt und den angrenzenden Vororten beiderseits so segenbringend sich erwiesen hatte.

Es wäre allerdings zu spät zu erwägen, ob es für Prag nicht vorteilhafter gewesen wäre, das Sanierungsviertel nicht als Handelsviertel, sondern als das eigentliche kulturelle Zentrum des Königreiches auszugestalten, wo sämtliche öffentliche Gebäude im Rahmen neuer, entsprechend auszugestaltender monumentaler Straßen- und Platzanlagen Raum gefunden hätten. Zu beklagen ist es sicherlich im eigensten Nutzen Prags, daß die Sanierung nicht von diesem hohen Standpunkte aus durchgeführt wurde, ohne natürlich zu untersuchen, ob eine solche Lösung auch vom Geldstandpunkte durchführbar gewesen wäre.

Die Belvedere-Platte am linken Moldauufer bildet mit ihrer großen zusammenhängenden Fläche ein geradezu ideales Gelände für jede Art der Bebauung, und daher wohl auch die einzige Möglichkeit für die Anlage einer Vorstadt, welche die gewünschte Ergänzung zur Altstädter Sanierung bilden würde, aber natürlich nur dann, wenn eine entsprechend glückliche Verbindung der beiden Stadtteile trotz des bedeutenden Höhenunterschiedes wird bewerkstelligt werden können.

An Vorschlägen zur Lösung dieser reizvollen Aufgabe mangelt es nicht, und die nächsten Tage sollen schon eine Entscheidung in dieser Angelegenheit bringen, nachdem in Prag eine Enquete zur Beurteilung der teils Wettbewerben, teils privatem Fleiße entstammenden Vorschläge zusammengetreten ist. Dieselbe wird sich, wie aus dem Vorhergesagten deutlich hervorgeht, mehr mit der Beurteilung wirtschaftlicher als technischer Fragen zu befassen haben, denn gerade in diesem Falle, wo die verhältnismäßig geringe Entwicklungsfähigkeit des neuen Stadtgebietes gehoben werden soll, wird es dringend notwendig werden, nur die Ausführung solcher technischen Hilfsmittel zuzulassen, deren Durchführbarkeit durch keine wirtschaftlichen Opfer von dauernd nachteiligem Einfluß auf die Entwicklungsfähigkeit der betroffenen Stadtteile bedingt ist.

Die sämtlichen eingereichten Entwürfe für die geplante Verbindung der Altstadt mit der Belvedere-Platte kann man ohne Rücksicht auf abweichende Einzslheiten von untergeordneter Bedeutung in folgende Gruppen einteilen:

1. in Lösungen mittels Tunnels,
2. in solche mittels Einschnitte in die Bergplatte,
3. in Lösungen mit Tunnels und Einschnitten und
4. eine Lösung mittels Spiral- oder Turmstraße, welch letztere hier näher beschrieben werden soll.

Schon der erste Blick auf den Entwurf sagt uns, daß die erstgenannten drei Gruppen eigentlich keine unmittelbare Beantwortung der gestellten Frage bedeuten, weil diese Lösungen die Prager Altstadt nicht mit der Belvedere-Platte, sondern erst mit der nördlich gelegenen Gemeinde Bubentsch verbinden, von wo aus dann allerdings die Belvedere-Platte auf Umwegen zugänglich gemacht würde. Doch nicht genug damit. Durch die Ausführung eines Einschnittes würde die Platte in zwei Teile zerrissen werden, und es würde weiterer, teuerer Brückenbauten bedürfen, um diesem Übelstande wenigstens teilweise wieder abzuhelfen. Da es aber im vorliegenden Falle auch bei Anlage von Tunnels nicht möglich wäre, das darüber liegende Gelände zu verbauen, ergibt sich sowohl bei diesen als auch beim Einschnitte der große weitere Nachteil, daß ein sehr bedeutender Teil des kostbarsten, weil der Mutterstadt am nächsten gelegenen, Bodens für die Verbauung verloren gehen müßte. Die weite unbewohnte Strecke, die sich zwischen der Altstadt und der Ausmündung aus einem Tunnel oder unverbautem Einschnitte unvermeidlich ergibt, dürfte wenig geeignet sein, die Entwicklung der in Betracht kommenden Stadtteile zu fördern; einem verbauten Einschnitte würden aber noch immer die vorangeführten Mängel anhaften, weshalb auch der Schreiber dieser Zeilen von diesem seinem ursprünglichen Entwurfe abgekommen war, um statt dessen seinen Turmstraßenentwurf einzureichen, der unter Vermeidung der aufgezählten Übelstände noch immer eine bequeme Verbindung der Altstadt mit der Belvedere-Platte ermöglichen würde. Die nachstehende Beschreibung diene zur Erläuterung des Entwurfes.

Die hinter der Svatopluk-Čech-Brücke zur Höhe der Platte emporzuführende Verbindung soll, wie aus dem Entwurfe ersichtlich, als schraubenförmige Fläche von rund 100 m größtem äußerem und ca. 55 m kleinstem innerem Durchmesser von der Kote 197,50 in zusammen vier und einer halben kreisförmigen Wendung bis zur Kote 230,00 der Belvedere-Platte ansteigen. Die Gesamtbreite dieser Turmstraße beträgt mit Rücksicht auf den zu erwartenden lebhaften Verkehr und bei Annahme einer zweigleisigen Straßenbahn rund 22 m. Die beigefügte Tafel gibt Aufschluß sowohl über das Gefälle als auch über die Gesamtlängen der einzelnen Bahnkurven des geplanten Straßenzuges.

Die Straße durchläuft bei jeder Wendung an der Seite der Belvedere-Platte eine Art Tunnel, um dann wieder ans Tageslicht herauszutreten, wo sie eine leichte und luftige Galerie mit schöner Aussicht auf das unterhalb liegende Prag mit dem herrlichen Moldaustrome bilden würde und sich zum nächsten Tunnel einbiegt, um so nach der vierten Wendung die Höhe der Platte zu erreichen.

No.	Bewegungsrichtung	R. d. einzelnen Bahnkurven	Gesamtlänge von Kote 197,50 bis zur Kote 230,00	Steigerungsverhältnis
1.	Für bergab fahrende Wagen . . .	28,75	812,00	1 : 25
2.	Für bergab fahrende Straßenbahn	32,00	904,00	1 : 28
3.	Für bergauf fahrende Straßenbahn	36,80	1040,00	1 : 32
4.	Für bergauf fahrende Wagen . .	40,05	1130,00	1 : 35
5.	Für bergab gehende Fußgänger .	44,20	1248,00	1 : 39
6.	Für bergauf gehende Fußgänger .	47,80	1350,00	1 : 42

Der ganze Aufbau würde mit einer Säulengalerie nach oben abgeschlossen werden, welch letztere als Sommergastwirtschaft gedacht ist. Die Mitte der Anlage bilden Personenaufzüge, deren Gehäuse oben einen turmartigen Abschluß zeigt. Der untere Teil ist, soweit dies die Konstruktion gestattet, ebenfalls als Gastwirtschaft ausgestattet neben den notwendigen Räumlichkeiten für Herren- und Damenaborte. Außerdem dürfte es sich noch empfehlen, in Erwägung zu ziehen, ob nicht in der Mitte der Anlage, wo es an Platz nicht mangelt, noch weitere Aufzüge für Lasten und Wagen, sowie Stiegenhäuser für Fußgänger angeordnet werden sollten.

DIE WIRKUNG KLEINER GRENZUMLEGUNGEN.

Ein Beispiel von Dr. BÜSSELBERG und Regierungsbaumeister a. D. SPANNUTH, Charlottenburg.

Gelegentlich der Ausfertigung baupolizeilicher Lagepläne und der Aufstellung von Parzellierungsentwürfen erwägen wir stets die Lage der Umringsgrenzen zu den Nachbargrundstücken, und unser Streben, durch Grenzverschiebungen und Zukauf die Ertragsfähigkeit des Baugrundstücks durch gesundheitliche Bauweise usw. zu heben, ist in vielen Fällen von Erfolg gekrönt gewesen. Wir führen zwei Fälle an, die sich infolge ihrer benachbarten Lage, wie auch aus anderen Gründen für die Veröffentlichung eignen. Die Grundstücke A und C lagen in einem nördlichen Vororte Berlins und gehörten verschiedenen Besitzern. Nach der Parzellierung des Grundstücks A erfolgte nach Verlauf eines Jahres die des Grundstücks C. Abb. 5 gibt den Zustand der Grundstücke an, wie wir ihn 1905 vorfanden. Die Berliner Straße bestand bereits als Hauptverkehrsstraße, während die Straßen H und K noch nicht ausgebaut und auch noch nicht von den Grundstücken abgetrennt waren. Sie waren aber durch Bebauungsplan genehmigt. Wie uns mitgeteilt wurde, hatte ein früherer Bebauungsplan-Entwurf für die Lage der Straße K einfach die Verlängerung der Straße H vorgesehen. Dieser Entwurf ist in unserer Abbildung punktiert wiedergegeben. Auf Vorstellung der Besitzer war die Straßenachse von K auf die Grundstücksgrenze zwischen A und C verlegt worden. Ganz abgesehen von dem schönheitlichen Mangel und den gesundheitlichen Nachteilen, zeigt gerade dieses Beispiel den unheilvollen Einfluß der schablonenhaft geraden Straßen auf die wirtschaftliche Erschliessung. Die Grundstücke des A wie des C würden voraussichtlich bei der punktiert angegebenen Straßenlage noch lange vom Markte ausgeschlossen geblieben sein, und sie hätten durch das Fehlen der Anschlußstrecke der Straße K auch die nach der Mitte des Baublocks zu gelegenen Besitzer von der Aufschliessung ausgesperrt. Der Besitzer F aber hätte, anstatt der Vordergebäude nach der Straße K mehrere Hinterhäuser zu dem Vorderhause an der Berliner Straße gebaut. Gewiß ein treffendes Beispiel für die Wirkung des noch heute vielfach die Bebauungspläne beherrschenden Diktators „Lineal“.

Abb. 5.

Abb. 6.

Als uns der Parzellierungsplan für das Grundstück A übertragen wurde, war die Straßenachse K bereits auf der Grundstücksgrenze vorgesehen. Das Grundstück des F war bebaut, dagegen waren noch unbebaut die Grundstücke von

B und C. Der eine Rute = 3,77 m breite Graben zwischen A und B gehörte der Gemeinde und war, da er infolge der im Ausbau begriffenen Kanalisation entbehrlich wurde, zu dem Preise von 250 Mk. für 1 Quadratrute*) den Nachbarn angeboten worden, aber ohne Erfolg.

Der östliche Teil des Grundstücks A hatte zwischen Straße K und Grabengrenze eine durchschnittliche Tiefe von 48½ m. Da diese Tiefe nach der für die in Frage kommenden Grundstücke geltenden Bauordnung für die Berliner Vororte vom 21. April 1903 (geschlossene Bauweise Bauklasse I)**) ein Quergebäude nicht zuläßt, mußten lange Flügelbauten angeordnet werden. Und es lagen auch bereits Bebauungsentwürfe verschiedener Architekten, die Flügelbauten vorsahen, vor.

Auf unsern Vorschlag wurde zunächst der Graben erworben und im Einverständnis der benachbarten Bodengesellschaft B die Grenze begradigt. Dadurch wurde die Grundstückstiefe des östlichen Teils von A auf 52 m gebracht und die kurze, wertvolle Front des Grundstücks an der Berliner Straße um 3,77 m länger. Der Nachbarbesitzer B aber hatte ebenfalls keinerlei Nachteile, erlangte im Gegenteil ohne besondere Kosten die für die Bebauung seiner Grundstücke wünschenswerte gerade Grenze, ohne an Straßenfront einzubüßen. Die Grundstückstiefe von 52 m***) aber gestattete, wie folgende Rechnung zeigt, dem A statt der teuren Flügelbauten mit langen Höfen die Errichtung von Vordergebäuden und Hintergebäuden mit dazwischen liegendem langem Luftschacht (Abb. 6).

Die Berechnung nach der Bauordnung ergibt:

Vorgartentiefe	4 m
Tiefe des Vordergebäudes	13 „
Durchmesser des einzutragenden Kreises	15 „
Tiefe des Quergebäudes	12 „
Abstand von der hinteren Nachbargrenze	8 „
	52 m

*) 1 Quadradrute = rd. 14,2 qm.

**) Neue Vorortebauordnung vom 28. Mai 1907.

Schon durch die luftigere Bauweise wurde der Wert der Wohnungen zweifellos ein größerer; aber auch an dem ungefähr 60 Quadratruten großen Grabenlande, dessen Zuschlag zum Baulande nur dazu beitrug, daß die Straßenkosten auf eine größere Baufläche verteilt wurden, konnte noch erheblich verdient werden, da die Quadratrute im Verkauf mit durchschnittlich 900 Mk. gewertet wurde.

Ganz abgesehen von der nunmehr längeren Front an der Berliner Straße lassen sich die anderen westlichen Parzellen des Grundstücks besser bebauen. Es wurde auch geplant, eie Grenze gegen D senkrecht zur Straße umzulegen, um schiefe Räume in den Gebäuden zu vermeiden. Die Erwägung aber, daß dann auch die nachfolgenden Grenzen fremder Grundstücke in beträchtlicher Anzahl hätten umgelegt werden müssen, gab Veranlassung, von vornherein von einem Versuche Abstand zu nehmen. Die Schwierigkeit der Bestimmung des Preisverhältnisses von Vorderland zu Hinterland für die Austauschflächen hätte bei der großen Anzahl Grenzen schwerlich zum Ziele geführt. Es sind uns aber Umlegungen von schrägen Grenzen in Einzelfällen wohl geglückt.

Als später der Besitzer C mit dem Auftrage zum Parzellieren an uns herantrat, war die Möglichkeit, die nötige Grundstückstiefe zu erreichen, noch günstiger, insofern der Ankauf von dem Hinterlande des E ganz nach Bedarf ausgedehnt werden konnte. E mußte froh sein, von seinem Hinterlande etwas abtreten zu können, da er selbst nach dem Verkauf an C für mehr als ein Quergebäude Raum übrigbehielt. Auch in diesem Falle wurde die Bebauung der Grundstücke durch den Ankauf des Hinterlandes bedeutend günstiger gestaltet, da ebenfalls statt der sonst notwendig werdenden Flügelbauten Quergebäude errichtet werden konnten (Abb. 6). Auch hier brachte, da die Quadratrute zugekaufter Fläche 350 Mk. kostete, der Kauf des Hinterlandes dem Käufer unmittelbar ganz erhebliche Vorteile.

***) Die Tiefe hätte auch noch geringer sein können.

NEUE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

GEDANKEN ÜBER DIE STADTPLANGESTALTUNG IN DER UMGEBUNG DES NEUEN STUTTGARTER BAHNHOFES. Von Hermann Werner, Regierungsbaumeister. Mit vier Planzeichnungen. Stuttgart 1910. Kommissionsverlag von Konrad Wittwer.

Der Verfaser hegt Bedenken gegen den Bebauungsplan, der von einer Berliner Baugesellschaft für das freiwerdende Gelände des alten Stuttgarter Bahnhofes aufgestellt worden ist, und zwar vom verkehrstechnischen wie vom bauwirtschaftlichen Standpunkt aus. Er will die zukünftige Gestaltung auch der Umgebung dieses früheren Bahnhofgeländes mit einbezogen wissen, um den neuen Stadtteil organisch in die bestehende Stadt einzugliedern. Gegen diesen Grundsatz läßt sich gewiß nichts einwenden, und davon ausgehend, untersucht der Verfasser des näheren die Verkehrsbedürfnisse, die wirtschaftliche Frage und die künstlerische Wirkung des jetzt geltenden Stadtbauplanes in der Umgebung des neuen Hauptbahnhofes, um dann zu neuen Vorschlägen zu kommen, die in den Abbildungen 3 und 4 der Druckschrift — gegenüber den Abbildungen 1 und 2 der vorhandenen Planung — wiedergegeben sind. Er wägt die Vor- und Nachteile gegeneinander ab, um schließlich seinen Entwurf zu empfehlen. Das Wesentliche ist darin, daß die das Gelände mitten durchschneidende Hauptstraße mit einer leichten Verschiebung ihres Endes nach der Friedrichstraße zu beibehalten wird, während eine Abzweigung davon schräg zur Königstraße herübergeführt werden soll. Mit diesem Gedanken kann man sich wohl befreunden. Bedauerlich bleibt im übrigen aber der Vorschlag, das Königstor abzubrechen und in die Anlagenstraße (im Schloßpark) zu versetzen. Nimmt man hinzu, daß in beiden Plänen, dem älteren wie dem neuen, die alte Bahnhofshalle von Morlock überhaupt verschwinden soll, so erscheint die ganze Angelegenheit doch noch nicht spruchreif zu sein. Im Neuen Stuttgarter Tageblatt ist deshalb auch schon der Vorschlag gemacht worden, einen Wettbewerb für Groß-Stuttgart auszuschreiben. Mag sein, daß auch hierzu ein Bedürfnis vorliegt, wie überall in den wachsenden Großstädten; jedenfalls kann ein Wettbewerb zur Lösung der enger begrenzten Aufgabe, wie der eben besprochenen, nur befürwortet werden. T. G.

LANDESKUNDE DER PROVINZ BRANDENBURG. Unter Mitwirkung hervorragender Fachleute herausgegeben von Ernst Friedel und Robert Mielke. Zur Verwaltungsgeschichte der Städte und Dörfer, Marken und Kreise. Von Dr. Spatz. Sonderabdruck aus Band II: Die Geschichte. Berlin 1910. Dietrich Reimer (Ernst Vohsen).

CHRONIK.

In dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwurfsskizzen für die BEBAUUNG DER UMGEBUNG DES NEUEN EMPFANGSGEBÄUDES ZU DORTMUND waren 26 Entwürfe eingegangen. Da sich unter diesen keiner befand, der die anderen so erheblich überragte, daß sie mit dem ausgesetzten I. Preise von 8000 Mk. hätte ausgezeichnet werden müssen, hat das Preisgericht einstimmig die zur Verfügung stehende Preissumme von 18000 Mk. wie folgt verteilt:

Je einen I. Preis von 5000 Mk. erhielten die Entwürfe der Architekten D. und K. Schulze, Mitarbeiter Chr. Baumüller in Dortmund, Kennwort: „So fast as Dürpern“, und der Architekten Emil Bercher und Friedrich Veil zu Stuttgart, Kennwort: „Einheitliche Bauweise“;

je einen II. Preis von 4000 Mk. erhielten die Entwürfe der Architekten Curjel und Moser zu Karlsruhe i. B., Kennwort: „Zukunft“, und von Adolf Haro in Hannover in Verbindung mit Architekt Wilh. Möll in Hannover, Kennwort: „Im Schnee“.

Angekauft zu je 1000 Mk. wurden die Entwürfe der Architekten Alois Beck und Josef Rings in Offenbach a. M., Kennwort: „An der Fehmlinde“, und der Architekten Carl Meyer in Hamburg und Wilh. Brand zu Dortmund, Kennwort: „Rote Erde“.

Im Wettbewerbe zur Erlangung von Vorentwürfen zu einem BEBAUUNGSPLAN FÜR DIE GEMEINDE GLADBECK waren 17 Entwürfe eingegangen. Es haben erhalten den:

I. Preis von 3000 Mk. der Entwurf No. 7 mit dem Kennwort „In Grün gebettet“; Verfasser: die Herren Linnemann und Helbing, Beigeordnete in Mülheim (Ruhr);

II. Preis von 2000 Mk. der Entwurf No. 10 mit dem Kennwort „Grünflächen“; Verfasser: die Herren Architekten P. Recht und H. Foeth in Köln a. Rhein, Hansahaus;

III. Preis von 1000 Mk. der Entwurf No. 16 mit dem Kennwort „Licht, Liebe, Leben“; Verfasser: Herr Stadtbaurat Otto Greiß in München-Gladbach.

Ideenwettbewerb für den NEUBAU DER KAISERBRÜCKE IN BREMEN. Eingegangen waren 42 Entwürfe. Zuerkannt wurde dem Entwurf mit dem Kennwort „Ohne Maske“ der I. Preis im Betrage von 4500 Mk.; Verfasser: Friedr. Krupp A.-G. Alfred-Hütte Rheinhausen-Friemersheim, Professor E. Högg, Architekt, Direktor des Gewerbemuseums, Bremen;

dem Entwurf „Sichelbogen“ der II. Preis, 3500 Mk.; Verfasser: Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G. Werk Gustavsburg, Tiefbaugesellschaft von Phil. Holzmann & Co., Frankfurt a. M., und Architekt Karl Roth, Dresden, Bambergerstraße 1;

den Entwürfen „Bremen best“ und „Roland“ je einen III. Preis, 2500 Mk.; Verfasser: Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G. Gustavsburg, Tiefbaugesellschaft Phil. Holzmann & Co., Frankfurt a. M., Architekten B. D. A. Rich. Janssen und Meeussen, Bremen; bzw. Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-A.-G. Abt. Dortmunder Union, Architekten Bachmann und Pinno, Dortmund, Tiefbauunternehmung F. H. Schmidt, Altona;

dem Entwurf „Teerhofpfeiler“ der IV. Preis, 2000 Mk.; Verfasser: August Klönne, Dortmund, Architekten Rudolf Jacobs, Bremen, und Hermann Werner, Bremen.

Ferner wurden die Entwürfe mit den Kennworten: „Ansgariturm“, Verfasser: Louis Eilers, Hannover, Regierungsbaumeister Ad. Muesmann, Bremen, Regierungsbaumeister Robert Kain, Bremen; „Freie Bahn“, Verfasser: Abbehusen & Blendermann, Architekt B. D. A., Bremen, Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G., Werk Gustavsburg, Phil. Holzmann & Co., A.-G., Frankfurt a. M.; „Slicht un fast“, Verfasser: Brückenbau Flender A.-G., Düsseldorf-Benrath, Tiefbauunternehmung Grün & Bilfinger A.-G., Mannheim, Architekt B. D. A., H. Wagner, Bremen, zum Ankauf empfohlen.

DIE AUFGABEN DER GARTENKUNST IM MODERNEN STÄDTEBAU behandelte ein Lichtbildervortrag, den Gartendirektor Lesser-Steglitz am 22. Februar d. J. im Hörsaal des Kgl. Kunstgewerbemuseums hielt. Er zeigte, in welch verschiedener Weise die Gartenkunst bei der Gestaltung unserer Städte im modernen Sinne ihre Aufgaben zu lösen habe und daß öffentliche Gartenanlagen für die Zukunft vor allem ihrem Zwecke entsprechend praktisch angelegt und den jeweiligen Verhältnissen genau Rechnung tragen müssen. Dieser praktische Zweck solle selbstverständlich in einer edlen Schönheit dargeboten werden und aus diesem Grunde keinerlei Künstelei zeigen. Der Vortragende sprach über Dekorations- und Erholungsplätze, über Stadtstraßen und Parkstraßen und über die Stadtparke, die heutzutage leider fast alle nur Zierparke und keine Volksparke seien, wie sie Engländer und Amerikaner schon besitzen. Er sprach ferner über die Krankenhausgärten und Heilstättenparke, über die Friedhöfe in ihrer zukünftigen Gestaltung, und führte sodann aus, wie draußen in der Umgebuug der Stadt die Gartenkunst zur Landschaftskunst werden müsse, die nichts Kleinliches schaffen dürfe, und deren Aufgabe mehr in dem Erhalten und im sinngemäßen Ergänzen der Landschaft läge. Der Wald- und Wiesengürtel Groß-Berlins möge einer derartigen Landschaftskunst Aufgaben stellen! So soll der Gartenkünstler ein gleichberechtigter Mitarbeiter im modernen Städtebau sein.

In einer Sitzung am 4. d. Mts. hat sich der in der Versammlung im Landeshause der Provinz Brandenburg am 6. Dezember vorigen Jahres gewählte AUSSCHUSS FÜR BAUBERATUNGSSTELLEN konstituiert. Zum Vorsitzenden wurde der Geschäftsführer der Zentralstelle für Volkswohlfahrt, Professor Dr. H. Albrecht, zum stellvertretenden Vorsitzenden Professor Dr. Seesselberg, zum Schriftführer Dr. jur. Altenrath gewählt. Außer den Genannten bilden Landesbaurat Professor Goecke-Berlin, Oberbaurat Schmidt-Dresden und Architekt H. Wagner-Bremen den engeren Arbeitsausschuß. Der Zweck des Ausschusses ist die Förderung der Errichtung und Ausgestaltung örtlicher und provinzieller Bauberatungsstellen. Auch auf die Verbesserung der Bauordnungen und Bebauungspläne soll später versucht werden, einen Einfluß zu gewinnen. Zunächst soll mit Hilfe einer demnächst erscheinenden ausführlichen Veröffentlichung nachdrücklich für die Verwirklichung der Ziele des Ausschusses in den an der Frage beteiligten Kreisen geworben werden.

ZUM SCHUTZE DER LANDSCHAFTLICHEN SCHÖNHEITEN des von Schildow bis Tegel reichenden FLIESSTALES wird durch Einführung einer rückwärtigen Bauflucht- oder Geltungslinie im Sinne des gegen die Verunstaltung der Landschaft gerichteten Gesetzes angestrebt, kahle Giebel oder mangelhaft ausgebildete Rückfronten der Gebäude auf den angrenzenden Baustellen zu verbieten. Die Hermsdorfer Boden-Aktiengesellschaft als Hauptanliegerin ist dieserhalb bei den Gemeinden Waidmannslust und Hermsdorf, sowie beim Landratsamt vorstellig geworden. Ein beliebter Promenadenweg am Waldrande begleitet auf Hermsdorfer Gebiet das Fließtal mit seinen stets wechselnden schönen Fernblicken, die durch ein einziges häßliches Gebäude schwer beeinträchtigt werden könnten. Einige Bauten am Ostende des herrlichen Briesetales (bei Birkenwerder) zeigen z. B., wohin eine Vernachlässigung solcher Rücksichten führen kann.

Der Wettbewerb um Entwürfe zu einem BEBAUUNGSPLAN FÜR DAS SÜDGELÄNDE DER STADT SCHÖNEBERG (BERLIN) hatte 33 Teilnehmer gefunden mit über 400 Blatt Zeichnungen, die einen ziemlich hohen Durchschnittswert erkennen ließen. Den I. Preis von 10000 Mk. erhielt der Entwurf „Montebello“ des Professors Bruno Möhring-Berlin, der II. und III. Preis wurde zu zwei gleichen Preisen von je 4500 Mk. zusammengelegt und den Entwürfen „Gesunder Nutzen“ des Architekten Henry Groß in Charlottenburg (Berlin) und „Neuland“ des Stadtbauinspektors Paul Wolf unter Mitwirkung des Regierungsbauführers Fritz Freymüller in Schöneberg (Berlin) zuerkannt.

Drei weitere Entwürfe „Modern und wirtschaftlich“, „Zu Wildes Gedächtnis“ und „Den Kurven nach“ wurden zum Ankauf empfohlen. Als Verfasser des Entwurfs „Den Kurven nach“ haben sich die Architekten Bachmann und Becht im Verein mit dem Gartenkünstler Foeth in Köln a. Rh., des Entwurfs „Zu Wildes Gedächtnis“ der Architekt Hermann Jansen in Berlin bekannt.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

Bebauungspläne Südgelände Schöneberg.

8. Jahrgang 1911 5. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

DER WETTBEWERB UM DEN ENTWURF EINES BEBAUUNGSPLANES FÜR DAS SÜDGELÄNDE VON SCHÖNEBERG BEI BERLIN.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Das Südgelände von Schöneberg, eine an drei Seiten von den Dämmen der Berliner Ringbahn, der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Berlin-Anhalter Bahn eingeschlossene, nur nach Süden hin gegen die Grenzen von Steglitz und Mariendorf sich öffnende keilförmige Fläche, bietet das fast typische Beispiel einer verlorenen Gegend in dem sich nach der Großstadt hin zusammenziehenden Eisenbahnnetze. Wie sollen derartige Flächen nutzbar gemacht werden, wenn sie in die sich dehnende Großstadt hineinwachsen? Es ist das große Verdienst der Stadtgemeinde Schöneberg, diese Frage gestellt, und des von ihr veranstalteten Wettbewerbes, diese Frage beantwortet zu haben — denn fast alle Großstädte haben mit ähnlichen Aufgaben zu rechnen.

Kleinere Teile dieser Fläche sind schon bebaut — an der Ringbahn bis zum Sachsendamm und weiter unten an der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn bis zur Rubensstraße. Doch bedeckt das übrige Gelände noch 203 ha (gegen 142 ha des in letzter Zeit so oft genannten westlichen Teiles des Tempelhofer Feldes), das allerdings zwei Kirchhöfe wie zwei zum Bleichen ausgebreitete Leinentücher recht unbequem durchbrechen. Immerhin ist die Fläche noch groß genug und glücklicherweise bewegt genug — die Wellen erheben sich im Süden bis zu 21 m Höhe —, um zu einer charakteristischen Lösung zu reizen.

Das Programm sagte dazu:

Die zum Teil für dieses Gelände geltende Bauordnung schreibt offene Bauweise vor, in der ein wirtschaftliches Hemmnis für die Erschließung gesehen werden muß. Auch erscheint es aus künstlerischen Rücksichten ratsam, eine Staffelung in der Bauweise anzustreben, derart, daß für die Hauptverkehrsstraßen vierstöckige, geschlossene Bebauung, für Straßen zweiter Ordnung dreistöckige geschlossene Bebauung, für einen weiteren Teil des Geländes eine Bebauung mit Einfamilien-Reihenhäusern (zum Teil gruppierten Reihenhäusern) durchgeführt werden könne, während der Rest frei stehenden Villen vorzubehalten wäre; die Errichtung von Fabrikanlagen innerhalb des Geländes ist unstatthaft.

Ferner war auf die bereits im allgemeinen festgelegte Schnellbahnlinie Rücksicht zu nehmen. Diese soll bis zum Punkt p des Lageplans als Untergrundbahn, von da ab südlich als Einschnittbahn verlaufen. Die Lage der drei zugehörigen Schnellbahnhöfe, sowie die voraussichtliche Lage eines im südlichen Teil des Geländes geplanten Staatsbahnhofes an der Strecke nach Groß-Lichterfelde-Ost zwischen den Bahnhöfen Papestraße und Südende war ebenfalls gegeben.

Die Hauptverkehrsstraße soll der Schnellbahn im allgemeinen folgen und eine Breite von 50 m erhalten; im

Abb. 1. Blick über den Marktplatz nach dem Volkshause. Entwurf: Professor Bruno Möhring, Berlin.

übrigen waren nur zwanglose Wünsche in bezug auf die Anordnung von Verkehrsstraßen geäußert.

Abb. 2. Quer- und Längenprofile. Entwurf: Professor Bruno Möhring, Berlin.

Ein bis zwei Plätze waren vorzusehen, die dem Marktbedürfnis des ganzen Südgeländes Rechnung zu tragen hätten, weiter eine Parkanlage von mindestens 12 ha Gesamtfläche (ohne Straßenland), etwa zur Abgrenzung des Geländes gegen die Bahnkörper der Anhalter usw. bzw. Militärbahn hin, jedoch auch in anderer Anordnung mit Randbebauung. Mindestens 4 ha des Parkgeländes waren als Kinderspielplätze vorzusehen, wobei auf die Schaffung einer Spielwiese Wert gelegt wurde.

An öffentlichen Gebäuden waren vorzusehen: ein Schwimmbad, eine Feuerwehrkaserne, eine Höhere Knabenschule, eine Fortbildungsschule, eine Höhere Töchterschule, zwei Volksschulen und eine Kirche, wobei für die höheren Schulen eine Lage mehr in der Mitte des Geländes, für die beiden Volksschulen dagegen mehr im Süden des Geländes in Frage kommt.

33 Entwürfe waren eingegangen, von denen nach der Niederschrift der Preisgerichtsverhandlungen zunächst 20 wegen Unvollständigkeit oder sachlicher Unzulänglichkeit, insbesondere aber auch wegen rücksichtsloser Preisgabe der vorhandenen Kirchhöfe

Abb. 3. Einfamilien-Reihenhäuser. Entwurf: Professor Bruno Möhring, Berlin.

von der weiteren Beurteilung ausgeschlossen wurden. Da Zweifel laut geworden sind, ob der letztgenannte Grund als ein Verstoß gegen das Programm anzusehen sei, weil dieses die Erhaltung der Kirchhöfe nicht ausdrücklich gefordert habe, so möge bei dieser Gelegenheit darauf hingewiesen sein, daß die Kirchhöfe sicherlich noch eine Reihe von Jahren bestehen werden, selbst wenn ihre Belegung früher, als anzunehmen ist, aufgegeben werden sollte, aller Wahrscheinlichkeit nach also noch zu der Zeit, wo die Bebauung ihrer Umgebung schon einsetzen wird, daß demnach auf ihre Form und Grenzen — gleichviel, ob die Kirchhöfe einmal als solche fortbestehen, zu Parkanlagen umgewandelt, oder gar der Bebauung zugeführt werden sollten — im Organismus des Planes jedenfalls Rücksicht zu nehmen war.

Bei dem hohen Durchschnittswerte des Wettbewerbsergebnisses kann es nicht auffallen, daß sich auch unter diesen 20 Entwürfen noch durchaus beachtenswerte Lösungen befunden haben. Von diesen seien namentlich aufgeführt:

No. 11 „Straßenraum", mit schöner Platzanlage und guter Führung des südöstlichen Abzweiges der Schnellbahnstraße (in Abweichung von der im Lageplan des Programms angegebenen, die hier dicht gereihten Höhenkurven fast senkrecht durchschneidenden Linie).

No. 12 „Reform", ein Entwurf, der sich auf eine eigenartige Ausgestaltung der sogenannten kubischen Bauregel aufbaut.

No. 22 „Deutschland" der Architekten Heidenreich & Michel in Charlottenburg, mit sorgfältig überlegter Blockaufteilung und wohltuend schlicht anmutender Architektur. Vgl. Textbild 17 (S. 58).

No. 23 „Adler", die Architekten P. A. Hansen und Berlepsch—Valendas in München, mit noch schärferer Ausweichung des südöstlichen Abzweiges der Schnellbahnstraße wie in No. 11, um eine zu starke und auch verlorene Steigung zu vermeiden (um zur Unterführung zu gelangen, müßte sonst ein erheblicher Buckel überwunden werden), sowie mit schöner Platzgruppe in guter Lage an der Ecke der beiden Hauptverkehrsstraßen (nach der Längs- und der Querrichtung hin), ähnlich wie im preisgekrönten Plan No. 15 „Neuland". Vgl. Textbilder 13 und 14 (S. 56).

Dazu eine Variante mit großen Baublöcken, die für dreigeschossige Bebauung aufgeteilt werden oder eine den Anliegern gemeinsame Innenanlage nach dem Vorbilde der Königsberger Bauordnung erhalten sollen.

Von den 13 verbliebenen Entwürfen schieden dann noch weitere fünf aus, und zwar:

No. 2 „Wohnviertel", mit klarem Straßenplan und einer

Abb. 4. Einfamilienhäuser. Entwurf: Professor Bruno Möhring, Berlin.

Abb. 5. Blick von der Hauptverkehrsstraße mit Schnellbahnhof nach dem Marktplatz. Entwurf: Stadtbauinspektor Paul Wolf, Schöneberg, unter Mitwirkung von Regierungsbauführer Freymüller, Schöneberg.

Abb. 6. Wohnstraße mit geschlossener dreistöckiger Bebauung. Entwurf: Stadtbauinspektor Paul Wolf, Schöneberg, unter Mitwirkung von Regierungsbauführer Freymüller, Schöneberg.

Blockaufteilung, die vor Jahren einmal von Professor Nußbaum in Hannover vorgeschlagen worden ist, in feiner Architektur.

No. 4 „Geländeerschließung durch eine Ausfallstraße", mit einem — dem einzigen des Wettbewerbes — schönen Reliefplan.

No. 7 „Eigenheim" und No. 17 „Andere Städtchen", mit malerischer Platzanlage, endlich

No. 19 „Neu-Schöneberg", mit Doppelblöcken, in Wohn- und Zwischenstraßen mit Innenplätzen aufgeteilt und von guten Architekturbildern erläutert.

In die ngste Wahl kamen danach:

No. 3 „Modern und wirtschaftlich", No. 8 „Schöne Berg", No. 9 „Gesunder Nutzen", No. 10 „Montebello", No. 13 „Zu Wildes Gedächtnis", No. 15 „Neuland", No. 16 „Bürgerlich" und No. 18 „Den Kurven nach" (ein insofern irreführendes Kennwort, als der schon wiederholt erwähnte südöstliche Abzweig der Schnellbahnstraße wohl unter dem Drucke des Programms nicht den Höhenkurven nachgegangen ist).

Das Endergebnis und dessen Bewertung ist bekannt; leider fiel dabei auch außer dem Entwurfe „Bürgerlich", der dem i letzten Wettbewerbe für die Bebauung des Tempelhofer Feldes maßgebend gewesenen Grundgedanken folgt, auch der durch viele Schönheiten ausgezeichnete Entwurf „Schöne Berg" des Architekten Max Taut in Berlin. Vgl. Textbilder 11 und 12 (S. 55).

Es kann nicht Aufgabe dieser Besprechung sein, den Gründen nachzugehen, die das Preisgericht für seine Entschließungen geleitet haben, zumal der Verfasser, der selbst die Ehre gehabt hat, ihm anzugehören, sich in dieser Hinsicht eine gewisse Zurückhaltung auferlegen muß. Die Niederschrift der Preisgerichtsverhandlungen gibt nur, wie üblich, eine Begründung des Urteils für die preisgekrönten und die zum Ankauf empfohlenen bzw. tatsächlich angekauften Entwürfe. Wenn hier und da Stimmen laut geworden sind, die die Gleichstellung der Entwürfe No. 9 und No. 15 bemängeln, so mögen sie wohl nicht bedacht haben, daß der Schwerpunkt des Entwurfes No. 9 im Erläuterungsberichte liegt.

Abb. 7. Gebäudeeinsprung.
Entwurf: Stadtbauinspektor Paul Wolf, Schöneberg, unter Mitwirkung von Regierungsbauführer F. Freymüller, Schöneberg.

Abb. 8. Blick vom Friedhof über den Marktplatz zum Kirchplatz. Entwurf: Architekt Henry Groß, B. d. A., Charlottenburg.

Abb. 9. Offene Bauweise. Entwurf: Architekt Hermann Jansen, Berlin.

Aus dem Urteile des Preisgerichts sei nun mitgeteilt:

A. Preisgekrönte Entwürfe.

„Montebello." I. Preis. Architekt Professor Bruno Möhring, Berlin. Vgl. Tafeln 26 u. 27, Textbilder 1—4 (S. 50 u. 51).

Abb. 10. Aufteilungsplan. Entwurf: Hermann Jansen, Berlin.

Ein großer Wurf in klarer Anordnung der Straßenzüge und Bauviertel bei scharfer Unterscheidung eigenartig ausgebildeter Verkehrs- und Wohnstraßen.

Die Bebauung stützt sich auf das Bedürfnis an mittleren Wohnungen von 3—6 Zimmern in Baustaffeln, und zwar an den Hauptstraßen nach Bauklasse I, an den Nebenstraßen nach Bauklasse II und im Innern der großen Bauviertel nach einer neu zu schaffenden Bauklasse, die das Einfamilienhaus in geschlossener Reihe bzw. zu Gruppen geordnet fordert. Nur im Süden des Entwurfsgebiets ist ein Villenviertel vorgesehen. Diese Staffelung ist durch Lagepläne, Haustypen und reizvolle Schaubilder überzeugend erläutert.

Die die großen Bauviertel aufteilenden Wohnstraßen sind so gelegt, daß sie keinen Durchgangsverkehr aufzunehmen haben, wohl aber eine bequemere Zugänglichkeit der naheliegenden Bahnhöfe ermöglichen. Dagegen ist durch die großen Verkehrsstraßen in denkbar bester Weise eine übersichtliche Verbindung zu allen wichtigen Knotenpunkten des Verkehrs geschaffen, wobei vielleicht noch eine Ergänzung im Zuge der verlängerten Gotenstraße wünschenswert gewesen wäre. Die Einförmigkeit der Einschnittbahn ist in außerordentlich geschickter Weise dadurch unterbrochen, daß die Bahn streckenweise durch den Baublock hindurchgeführt werden soll.

Dadurch hat der Verfasser es ermöglicht, eine glänzende Achse beginnend an dem in der Mitte gelegenen Marktplatze, in der Längsrichtung des ganzen Gebietes zu schaffen, die

Abb. 11. Platz an der Parkanlage. Entwurf: Architekt Max Taut, Berlin.

zu einer breit sich öffnenden, von dem terrassenförmigen Aufbau des Villenviertels umschlossenen Spiel- und Sportplatzanlage am Südende führt und auf der Anhöhe mit einem Denkmal als hochragendem Schlußpunkt endigt.

Es wurden Bedenken erhoben gegen die Abgelegenheit dieses Spiel- und Sportplatzes sowie gegen den Umfang der Freiflächen überhaupt, Bedenken, die jedoch bei der Mehrheit der Preisrichter keine Billigung fanden, weil schon der Er-

Abb. 12. Lageplan. Entwurf: Architekt Max Taut, Berlin.

läuterungsbericht darauf hingewiesen hat, daß eine weitergehende Ausnutzung durch Bebauung ohne Beeinträchtigung des Grundgedankens leicht ausführbar ist, und außerdem noch der Stadtmitte näher gelegene kleinere Spielplätze vorgesehen sind, die sich überdies ohne besonderen wirtschaftlichen Aufwand auch noch an der Anhalter Bahn schaffen lassen. Der große Spielplatz ist in erster Linie für festliche Gelegenheiten und für Erwachsene bestimmt; seine Lage ist um so mehr als eine glückliche anzuerkennen, als damit auf den anzustrebenden Zusammenhang von Groß-Berlin hingewiesen, an der Grenze der Nachbargemeinden eine einheitliche Anlage an bedeutsamer Stelle geschaffen wird. An anderer Stelle würde die Durchführung dieses Gedankens an den Kosten scheitern.

Abb. 13 u. 14. Lageplan und Hauptplatzbild. Entwurf: Architekten P. A. Hansen, B. d. A., und Berlepsch-Valendas, B. d. A., München.

Im ganzen zeigt der Entwurf zum ersten Male eine durchaus glückliche Lösung eines bisher nur literarisch angeregten, vereinzelt auch wohl in Planungen versuchten, doch noch nicht durchgeführten Großstadtproblems, in einer Vornehmheit und Großartigkeit, wie sie kein anderer Entwurf des Wettbewerbes aufzuweisen hatte. Die Ausführung des künstlerisch und wirtschaftlich auf gleicher Höhe stehenden Entwurfes in seinen wesentlichen Teilen würde einen bedeutsamen Fortschritt für die Entwicklung der Großstadt bezeichnen.

„Gesunder Nutzen." Ein II. Preis. Architekt Henry Groß, Charlottenburg (Berlin). Vgl. Tafeln 30 und 31, Textbild 8 (S. 53).

Der Entwurf sucht mit befriedigendem Erfolge den Verkehrsbedürfnissen gerecht zu werden und widmet der wirtschaftlichen und ästhetischen Frage durch gründliche Vorarbeiten eine gleich große Sorgfalt.

Im Bebauungsplane sind die großen Verkehrsrichtungen sowohl der Länge wie der Breite nach berücksichtigt. Besonders gut gelöst ist die Verbindung der Hedwigstraße mit der Straßenunterführung des Sachsendammes bei dessen Kreuzung mit der Anhalter Bahn, sowie der Becker- und Peter-Vischer-Straße mit dem neu geplanten Vorortbahnhof. Auch ist an eine Verbindung mit der vorhandenen und einer weiteren, vom Verfasser vorgeschlagenen Bahnunterführung nach der Friedrich-Karl-Straße gedacht.

Der Länge nach ist unter der verlängerten Innsbrucker Straße im Zuge der Untergrundbahn der vorhandene Priesterweg verwertet. Der Anlage einer Parkstraße unmittelbar an dem Bahndamm entlang konnte, namentlich aus wirtschaftlichen Gründen, kein Wert beigemessen werden.

Der Verfasser ist von den Wohnbedürfnissen, die in sieben verschiedenen Bautypen befriedigt werden, ausgegangen und hat hieraus die Form und Abmessungen für vier verschiedene Baublocktypen ermittelt. Den Anforderungen an öffentlichen Plätzen, unter denen die Anordnung des zu einer Gruppe vereinigten Markt- und Kirchplatzes zu sehr schönen Raumwirkungen führen wird, ist genügt.

Sämtliche Entwurfsstücke zeugen von einem sicheren Raumgefühl und einer klaren, großzügigen Anordnung der Baumassen und streben neben zweckmäßigen Grundrißlösungen in anerkennenswerter Weise einen schlichten Aufbau mit schönen Umrißlinien an.

„Neuland.“ Ein II. Preis. Verfasser: Stadtbauinspektor Paul Wolf, unter Mitwirkung des Regierungsbauführers Fritz Freymüller, Schöneberg. Vgl. Tafeln 28 und 29, Textbilder 5–7 (S. 52 und 53).

Der Entwurf besitzt die gleichen Vorzüge im Organismus des Straßennetzes und in der Anordnung der Hauptplatzgruppe wie der vorhergehende. Besonders gut ist dem Verfasser die Behandlung des Parkstreifens in Verbindung mit Spiel- und Sportplätzen am östlichen Bahndamm entlang, sowie die Promenadenverbindung dieses Parkstreifens mit den Kirchhöfen gelungen. Weniger glücklich war er in der Behandlung der Anhöhe am Südrande des Entwurfgebietes.

Ohne den Versuch der Lösung eines neuen Problems zu wagen, wie dies im Entwurf No. 10 geschehen, verriet der Entwurf neben hervorragenden künstlerischen Werten eine vollkommene Beherrschung der neuzeitlichen Errungenschaften auf dem Gebiete des Städtebaues und zeichnet sich durch eine bis in jede Einzelheit vertiefende, liebevolle Durcharbeitung aus.

B. Zum Ankauf empfohlene Entwürfe:

„Modern und wirtschaftlich 1911.“

Der Entwurf, der in gewissenhafter Durcharbeitung eine im ganzen befriedigende Lösung darstellt, zeigt als beachtenswerte Eigentümlichkeiten eine Umbauung der Friedhöfe und eine langgestreckte, in das Herz des Stadtteiles hineinführende Verkehrsstraße.

„Zu Wildes Gedächtnis.“ Architekt Hermann Jansen, Berlin. Vgl. Tafel 32 und Textbilder 9 und 10 (S. 54).

Der Entwurf sieht eine ziemlich bedeutende Verschiebung der Untergrundbahnlinie nach Osten hin vor, was der Einheitlichkeit des Straßenorganismus zu statten kommt, indem es die Zusammenfassung des Durchgangsverkehrs in der Längsrichtung des Geländes auf eine nach Norden und Süden sich verzweigende Hauptverkehrsader ermöglicht.

Die Aufteilung der durch diese und die in der Querrichtung nötigen Verkehrsstraßen eingeschlossenen Bauviertel leiden im südlichen Teil unter einer scheinbar gesuchten und nicht genügend begründeten Unregelmäßigkeit.

Beachtenswert ist die Verbindung größerer Parkflächen in Verbindung mit den Friedhöfen, womit zugleich der Vorteil verbunden ist, daß die größeren Spielplätze dem Mittelpunkte der Stadt Schöneberg möglichst nahe rücken.

Der vom Verfasser im nördlichen Teil dargestellte an sich gute Gedanke, große, ruhige und luftige, zu einer offenen Bauweise geeignete Innenflächen zu schaffen, erschien dem Preisgericht an dieser Stelle aus wirtschaftlichen Gründen als nicht geeignet, wie es auch aus demselben Grunde die nur einseitig zu bebauende Straße am östlichen Bahndamm entlang nicht empfehlen kann.

„Den Kurven nach.“ Verfasser: Architekten P. Bachmann, P. Recht und Gartenarchitekt H. L. Foeth, Köln a. Rh. Vgl. Tafel 33 und Textbilder 15 und 16 (S. 57).

Der Entwurf besitzt in der Lösung der Verkehrsfragen und der großzügigen Übersichtlichkeit des Straßennetzes ähnliche Vorzüge wie die preisgekrönten, gibt jedoch in wirtschaftlicher Beziehung zu einigen Bedenken, die sich namentlich an die Art der Benutzungsweise des nördlichen Geländeteils knüpfen, Anlaß. Hier — zwischen Kirchhof und Güterbahnhof — würde nach Ansicht der Preisrichter eine Bebauung im Sinne einer Art Gartenstadt am wenigsten am Platze sein. Dazu erscheinen die Verkehrsverbindungen in diesem Viertel etwas vernachlässigt. Lob verdienen die Ge-

Abb. 15. Straßenbild. Entwurf: P. Bachmann und P. Recht, Architekten und H. L. Foeth, Gartenarchitekt, Köln a. Rh.

Abb. 16. Haustypen. Entwurf: P. Bachmann und P. Recht, Architekten und H. L. Foeth, Gartenarchitekt, Köln a. Rh.

Abb. 17. Lageplan. Entwurf: Architekten Heidenreich & Michel, Charlottenburg.

bäudetypen, die reizvollen Straßenbilder, sowie die Gestaltung der am Schwerpunkt des ganzen Entwurfgebietes angeordneten Platzgruppe. — —

Von diesen Entwürfen sind No. 13 „Zu Wildes Gedächtnis“ und No. 18 „Den Kurven nach“ tatsächlich angekauft worden, während No. 3 „Modern und wirtschaftlich“ dən Ankauf abgelehnt hat.

Doch nicht nur den preisgekrönten und angekauften, sondern auch einer großen Anzahl der übrigen (außer den schon genannten sei in dieser Hinsicht noch auf die Entwürfe No. 6 „Wohnstätten“, No. 25 „Hofgemeinschaft“ und No. 27 „Skizze“ hingewiesen) war ein Grundzug gemeinsam, in dem sich das Bestreben offenbarte, die grundsätzliche Unterscheidung von Verkehrs- und von Wohnstraßen durch entsprechende Gestaltung der Baublöcke, durch Anlage von Wohnhöfen und Innengärten im Organismus des Planes zum Ausdruck zu bringen, und zwar nicht nur im begrenzteren Sinne des Programmes, sondern auch darüber hinaus in dem sich immer mehr bahnbrechenden Gedanken des modernen Städteproblems überhaupt — und dies ist das ideale Gut, das uns der Wettbewerb gebracht hat.

Gegen die flachere Bauweise innerhalb eines Blockes mit höherer Randbebauung hört man wohl einwenden, daß der hohe Hausgürtel eine Durchlüftung des Blockinnern verhindere, der Rauch der tiefer liegenden Schornsteine insbesondere die Luft verschlechtere, daß die Rückansicht der höheren Bebauung keinen guten Anblick gewähre, und die niedrigen Häuser wie versunken erscheinen u. a. m. Dem widersprechen die Tatsachen z. B. in einem der gesuchtesten, von der Genthiner Straße No. 13 in Berlin zugänglichen Wohnhofe. Nur bei gedrängter Bebauung, bei schroffer Nebeneinanderstellung der äußersten Grenzfälle in der Bebauungshöhe können — müssen auch nicht einmal, wie jenes Beispiel hinsichtlich des Höhenunterschiedes zeigt, sich derartige Übelstände einstellen, sicherlich aber nicht bei weiten Abständen der Häuserreihen und bei allmählicher Abstufung der Bebauungshöhe, wie sie namentlich die im Textbild 2 (S. 50) dargestellte Durchschnittszeichnung aus dem Entwurf von Möhring erkennen läßt, ganz abgesehen davon, daß stets Lücken die Geschlossenheit der Blockbebauung durchbrechen sollen.

Andererseits enthält der Jansensche Entwurf den Vorzug, daß jedem Bauviertel je eine Grünfläche zugedacht ist, die untereinander wieder in Verbindung gebracht und damit auch der dichtbevölkerten Altstadt nahe gerückt sind.

Die moderne Städtebaukunst marschiert also auf der ganzen Linie voran! Das bisher übliche Straßennetz, das Verkehrsstraße wie Wohnstraße in ein einziges großes System, dem der Stadtpark oft nur so nebenher angegliedert war, zu bringen pflegte, wird aufgegeben. An seine Stelle tritt ein weitmaschiges Netz von Verkehrsstraßen und Grünanlagen, dessen Maschen nun wieder mehr oder weniger in sich geschlossene kleinere Systeme von Wohnstraßen mit Spielplätzen usw. ausfüllen. Dadurch kommt Klarheit in die Verkehrszüge, Traulichkeit in die Bebauung, Gliederung in das Ganze. Dazu kommt eine monumentale Auffassung in der Behandlung großstädtischer Anlagen — die Zeit romantischer Anwandlungen um rein malerischer Wirkungen willen fängt an zu schwinden.

Zu bedauern bleibt nur der zuweilen übermäßige zeichnerische Aufwand, wie in den Entwürfen No. 20 „O. T. T. T. S.“ und No. 21 „Otto“ im Verhältnis zum Plangedanken, auch in dem von Humor durchtränkten Entwurfe No. 29 „In letzter Stunde“, dessen sonst klare Straßenzüge durch allerlei Vorsprünge, Auseckungen und Staffelungen wieder verdunkelt werden. Die Ordnung der Einfachheit muß auch im Städtebau herrschen!

NEUE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

ASCHERSLEBEN a. Harz. Ein Führer durch die Stadt und ihre nähere Umgebung. Herausgegeben von der Stadtverwaltung. Zeichnungen von Walter Buhe. Text von Stadtbaumeister Heckner. 1909. Verlag von Karl Kinzenbach, Aschersleben.

In behäbigerer Aufmachung stellt sich dieses in Leinen gebundene Quartheft vor. Ein Vorbild für einen Führer, wie er sein sollte und doch in so seltenen Fällen ist. Mit Verständnis weist er auf die wahren Schönheiten der Stadt hin und bietet selbst Schönes in der Wiedergabe der von guten Standpunkten aufgenommenen Zeichnungen einzelner Häuser, Straßenzüge, Plätze, Kirchen, Promenaden, Höfe usw. Dazu ist ein Stadtplan 1 : 8000 gefügt, auf dem die öffentlichen Gebäude aus der Vogelschau dargestellt sind.

Der Text ladet in der Hauptsache zu einem „Rundgang“ ein, gibt daneben aber auch etwas aus der Geschichte der Stadt und von den Anlagen auf der Burg, er enthält Hinweise auf Ausflüge in die Umgebung, auch in die weitere des Harzes und allgemeinen Angaben über Behörden, Gasthöfe usw.

Jeder wird seine Freude an diesem Führer erleben!

AUS FLENSBURGS ALTEN TAGEN. Zweites Heft der Folge: Kleinstadtbilder aus Schleswig-Holstein. Herausgegeben von Dr. Ernst Sauermann, Direktor des Kunstgewerbemuseums der Stadt Flensburg, 1910. Druck und Verlag von Chr. Adolff, Altona-Ottensen.

Eine Sammlung von 160 Abbildungen in einem liegenden Groß-oktavheft — schade, daß man das Heft einmal rechts und zum anderen links drehen muß, um die Bilder betrachten zu können. Sie verdienen es, trotz der nicht immer ganz klaren Wiedergabe. Sie sind bis auf Einzelheiten, wie Haustüren, Schnitzwerk, Wappentafeln, Fensterpfosten, Stuckdecken, Grabdenkmäler usw., von malerischen Gesichtspunkten meist nach der Natur aufgenommen, als reizvolle Landschafts-, Stadt- und Straßenbilder, von denen der Blick vom Sandberg auf das St. Johannis-Kirchspiel, sowie der von Duburg auf St. Marien, der alte Südmarkt, die Große Straße mit Blick auf Duburg, der Blick vom Nordmarkt in die reich gegiebelte alte Große Straße, die Norderstraße, ferner das leider 1874 abgebrochene Rote Tor (aufgenommen 1870) und das Nordertor, endlich das 1899 abgebrochene „Schifferhaus" (nach einer Aufnahme von 1883) besonders genannt sein mögen. Zahlreiche Gänge, Höfe und Bürgerhäuser legen Zeugnis ab von einem wohlgegliederten Gemeinwesen alter Zeit. Auf 14 Seiten Text gibt der Verfasser dem Wunsche Ausdruck, daß die schlichten, gerade durch ihre Einfachheit reizvollen Bilder anregend und erziehlich auf die heutige Bauweise wirken möchten! Er will also mehr als ein bildliches Verzeichnis dem Liebhaber alter Kunst bieten. Er will praktisch wirken im Sinne der Heimatkunst zur Besserung des Geschmackes, also auf weitere Kreise, denen hiermit das anspruchslose Heftchen empfohlen sein möge!

AUS ENGLISCHEN GARTENSTÄDTEN: Beobachtungen und Ergebnisse einer sozialen Studienreise. Veröffentlicht und herausgegeben von der Deutschen Gartenstadtgesellschaft, 1910. Deutsche Gartenstadtgesellschaft Berlin und Rehfelde (Ostbahn), Renaissanceverlag von Robert Federn, Berlin-Grunewald.

Ein stattlicher Großquartband mit Buchschmuck von H. Vogeler in Worpswede und 40 meist beiderseitig mit Abbildungen bedruckten Tafeln, die Städtische Wohnungsfürsorge in Liverpool und des London County Council, dann mit Lageplänen die Dörfer von Arbeitgebern: Port Sunlight und Bournville bei Birmingham, die erste Gartenstadt Letchworth, die Niederlassung der Mietsgenossenschaft, Harborne bei Birmingham, die der Stiftung The Joseph Bowntree Village Trust zu New Earswick, endlich die Gartenstadt Hampstead bei London veranschaulichend. Dazu eine knapp gefaßte Einleitung des unermüdlichen Vorsitzendeu der Deutschen Gartenstadtgesellschaft Bernhard Kampffmeyer und besondere Abhandlungen: „Was können wir von den englischen Kleinhäusern lernen?" von H. Wagner, Architekt B. d. A. in Bremen, mit überzeugender Gegenüberstellung englischer und deutscher Kleinhauskonstruktionen, ferner „Gartenstadt und Hygiene" von Professor Erich Wernicke, Geh. Medizinalrat in Posen. „Gartenstadt und Alkoholismus" von Dr. med. Pfleiderer in Ulm, „die Frau und die Gartenstadt" von Dr. Julie Kassowitz in Wien, dann zwei Aufsätze von Hans Kampffmeyer in Karlsruhe über „Gartenstadt und Genossenschaft in England und Deutschland" und „Welche Aufgaben erwarten uns in Deutschland?", deren drei von Bernhard Kampfmeyer in Rehfelde „Englische und deutsche Baugenossenschaften", „Städtische Wohnungsfürsorge in England" und „Gartenstadt, Gartenvorstadt, Gartendorf", endlich „Baugenossenschaft und Städtebau" von Raymond Unwin und „Einfamilienhaus und Baupolizei" von Stadtbauinspektor Berger in Breslau. Also so ziemlich alles umfassend, was auf die Begründung, Erbauung und Unterhaltung von Gartenstädten Bezug hat in guter Ausstattung und Darstellung.

MITTEILUNGEN.

DIE ALTE DORFSTRASSE IN STENDAL wird niemanden mehr, der Auge für alles Schöne und Gute hat, in ihrer einfachen Pracht erfreuen. Die alten Linden sind nicht mehr! Das wäre noch zu verschmerzen, da neue Bäume gepflanzt werden und das frühere Bild mit der Zeit wieder in Erscheinung treten kann. Auch gäbe der gegenwärtige Zustand ohne Baum und Grün — einige mißverstandene Bauten der Vor-Modernen ausgenommen — ein ganz vortreffliches Stadtbild ab: Die Verschiebung der Straßen im Grundriß zueinander, die Dorfstraße*) selbst nach Tor und Turm sich mäßig verengend, die Seele besitzenden, alten Häuser mit den Leben gebenden, freundlichen Fenstern, in feiner Abmessung zur Straßenbreite passend, darüber der weite Himmel, an welchem Wolken ziehen; eine „moderne" Raumgestaltung in absichtsloser Eigenart, schlicht und schön. Diesem Bilde die gewölbten Kronen rauschender Linden baulich gut eingefügt, erhöhten aber den glücklichen Ausdruck ruhiger Kraft. Der Frost neuer Flach-Moderne zerstört diese alte Pracht. Die charakterlose Maske öden Scheines, diese Neuzeit-Schwäche, herrscht vor. Das zeigen die „neueren" Bauten, die Tor und Turm verschandeln, das wird das gärtnerische „Grün" zeigen. Der Grundplan zeigt Rasenstreifen, von denen der eine plötzlich zu guter Letzt den Einfall bekommt, nach Voßköhler zu fluchten und somit die Promenade auseinanderzureißen und keinen Verkehrsrücksichten Rechnung zu tragen. Ein „Teppichbeet" ist sogar in Aussicht genommen, weil hier soviel Platz gewonnen würde. Statt die Linien zusammenzuziehen, wird durch ungenügendes Erfassen der Örtlichkeit Verwirrung hervorgerufen (Lageplan, Abb. 18).

Textbild 19 zeigt den früheren Zustand mit Blick vom Voßköhlerschen Hause nach dem Ünglinger Tor hin. Neben dem Offizierskasino steht jetzt auch ein wenig schöner Neubau, höher als die benachbarten Häuser und somit das ganze Verhältnis zur Straße störend. An dem sogenannten „Fraghaus" (alte Dorfstraße) ist durch Aushang bekanntgegeben, daß es auch verkauft werden soll. Wenn statt dessen wenigstens

*) Offenbar die Form der Dorfaue, trefflich abgeschlossen einerseits durch das Voßköhlersche Haus, andererseits durch die vorspringende Baufiucht.

Abb. 18. Lageplan.

Abb. 19.

etwas würdiges Neues entstehen würde. — Der Kabelmast, der auf dem Grundplan angedeutet ist, ist auf dem vorstehenden Bilde noch nicht vorhanden. Besonders schön wird er auch nicht wirken, immerhin wäre er erträglich; doch soll seine Krone mit „Blumen"! geschmückt werden.

Textbild 20: Der Baum im Mittelgrund verdeckt einen sehr unschönen neueren Bau. Die Voßköhlersche Ecke kann „nun einmal" nicht weg. Wenn es irgend möglich wäre, würde man „die störende Ecke" wegfluchten. G. Paech.

ZUM AUSBAU DER STADT KÖNIGGRÄTZ IN BÖHMEN. Im Anschluß an unsere Besprechung der beiden preisgekrönten Wettbewerbsentwürfe zu einem Bebauungsplan für die Stadt Königgrätz in Böhmen sind wir auf eine Veröffentlichung des Wiener „Architekt" vom Januar d. J. aufmerksam gemacht worden, die in zwei Schaubildern den Entwurf zur Kirchentreppe in Königgrätz vom Architekten Joža Gočár in Prag bringt. Ohne Beigabe eines Lageplanes ist kein Urteil über die Gesamtanlage, insbesondere über die Beziehung der Treppe zum Kirchbau und seiner Umgebung, zu gewinnen. Das Hauptmotiv gibt eine große Bogenöffnung ab, durch die man auf die tiefer liegende Stadt und die dazu herunterführende Treppe blicken soll. Diese Öffnung erscheint wie aus einer frei stehenden Bretterkulisse geschnitten (in den mageren Formen einer gesuchten Sachlichkeit wohl in Betonausführung gedacht), die geradeso viel von der hinterliegenden Baugruppe verdecken würde, daß ein jetzt schönes Stadtbild ohne Not geradezu zerstört werden müßte, wie durch vergleichende Abbildungen vom Architekten Pospišil in Sarajevo in No. 13 des „Der Bautechniker" genannten Zentralorgans für das österreichische Bauwesen d. J. klipp und klar dargetan wird. Hoffentlich ist diese Verunstaltung noch nicht zustande gekommen, wie Pospišil der sich an diesem Beispiele mit sehr beherzigenswerten, von jeder Übertreibung freien und einer sentimentalen Auffassung abholden Worten über „Heimatschutz und Kunstsinn" ausläßt, anzunehmen scheint! Th. G.

Abb. 20.

CHRONIK.

Beim internationalen Wettbewerb um einen BEBAUUNGSPLAN FÜR DAS FESTUNGSGELÄNDE DER STADT ANTWERPEN wurde der Entwurf des Architekten P. A. Hausen in München angekauft.

Im Wettbewerbe der GARTENSTADT NÜRNBERG e. G. m. b. H. haben folgende Entwürfe für Kleinwohnungshäuser Preise erhalten:

„Tages Arbeit, Abends Gäste", I. Preis. Verfasser: Hans Lehr, Architekt in Nürnberg.

„Heimat", II. Preis. Verfasser: Falke und Uhlit, Architekten in Nürnberg.

„Keine Villenkolonie", III. Preis. Verfasser: Josef Zizler, Bauamtsassessor am Stadtbauamt in Fürth.

Zum Ankauf wurden die Entwürfe mit den Kennworten: „Haus am Garten", „Südseite", „Sungligth" empfohlen.

Im Wettbewerbe um einen BEBAUUNGSPLAN FÜR DAS GELÄNDE DER TERRAIN-AKTIENGESELLSCHAFT am Flugplatz Johannisthal-Adlershof ist je ein Preis von 3000 Mk. an die Entwürfe:

„Aeropolis", Verfasser: Architekt Bruno Taut, Berlin (i. Fa. Taut & Hoffmann), bzw.

„Ruhiger Innenpark", Verfasser: Architekt Engelbert Seibertz, Berlin-Wilmersdorf, unter Mitwirkung des Architekten F. O. A. Lange, Berlin-Wilmersdorf

gefallen. Angekauft wurden für 2000 Mk. der Entwurf:

„Vita Zana", Verfasser: Architekt Henry Groß, Berlin

und für je 1000 Mk. die Entwürfe:

„Punkt in 2 Kreisen", Verfasser: Regierungsbaumeister Max Grünfeld, Charlottenburg.

„Wohnlich", Verfasser: Regierungsbaumeister Kutschke, Charlottenburg.

„Grünes Band", Verfasser: Regierungsbaumeister Walter Koeppen und Architekt Hans Bernoulli, Berlin.

„Wohnstraßen", Verfasser: Architekt Heinrich Straumer, Berlin (i. Fa. Straumer & Hermann).

Nach Fällung des Urteils wurde von dem Preisgericht unter Ausschluß der an der Terraingesellschaft beteiligten Herren der außer Wettbewerb eingegangene Entwurf „Joh.-Ad." des Architekturbureaus der Gesellschaft, für welchen Regierungsbaumeister Noher und Dipl.-Ing. Roßwog, Berlin, zeichnen, geprüft. Das Preisgericht war einstimmig der Meinung, daß der Entwurf für die Erteilung eines Preises in Betracht gekommen wäre, hätte er an dem Wettbewerb teilnehmen können.

ZUR WERTSCHÄTZUNG DEUTSCHER STÄDTEBAUKUNST IN NORDAMERIKA. In Philadelphia findet in diesem Jahre der Dritte Amerikanische Städtebautag statt. An Geheimrat Dr.-Ing. March, den Vorsitzenden der Berliner Zwölfergruppe, die sich die künstlerische Pflege der baulichen Entwicklung Groß-Berlins zur Aufgabe gestellt hat, ist die Anfrage ergangen, ob auf seine Teilnahme an dem Kongreß als Gast der Stadt gerechnet werden könne. Ferner ist ihm durch Herrn Oberbürgermeister Dr. Adickes in Frankfurt a. Main die aus New York ergangene Bitte übermittelt worden, einen hervorragenden deutschen Städtebauer zu veranlassen, während der Dauer eines Jahres in verschiedenen Städten Amerikas Vorträge über städtebauliche Probleme zu halten und bei vorliegenden Aufgaben Rat zu erteilen.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

8. Jahrgang 1911 6. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

ZUM NEUEN POLIZEIGEBÄUDE IN MÜNCHEN.

Von einem Münchener Mitarbeiter.

In Heft 6 des Jahrganges 1909 dieser Zeitschrift ist durch den Herausgeber ein Vortrag Friedr. von Thierschs besprochen worden, der damals — es war vor und in der Zeit des Wettbewerbes für das Polizeigebäude — aufs wärmste für die Schonung der ehemaligen Augustinerkirche eintrat und den Vorschlag machte, ein Museum für Nachbildungen der mittelalterlichen kirchlichen Kunst darin einzurichten.

Das Ergebnis des damaligen Wettbewerbes ist bekannt,*) ebenso daß einer der Preisträger, Professor Theodor Fischer, mit der weiteren Planbearbeitung betraut worden ist; die Sache liegt also in guten Händen. Schade freilich, daß der Thiersch'e Entwurf dabei unter den Tisch gefallen ist und dafür Ladeneinbauten eine architektonische Unwahrheit aus der Augustinerkirche machen. Dazu gezwungen zu sein, kann einen Künstler wie Theodor Fischer unmöglich erfreuen, aber — — vielleicht besitzt eine spätere Zeit den Mut das wieder gutzumachen!

Theodor Fischers Pläne haben dem Vernehmen nach die baupolizeiliche Genehmigung erhalten, und der Abbruch des Augustinerstockes ist so weit gediehen, daß in wenig Wochen mit dem Neubau begonnen werden kann. Heute pilgert ganz München zu diesem Abbruch: es hat sich ein wunderbares Bild dort aufgetan. Der Versuch, es der Nachwelt zu erhalten, ist der Zweck dieser Zeilen. Dabei braucht durchaus nicht, wovon in den Münchener Gemeindekollegien die Rede war, an eine große Freilegung und einen Anlagenplatz gedacht zu werden oder an eine Straße, die vom Ettplatz aus gerade auf das Portal der Frauenkirche führen würde; hingegen sollte man sich aber auch nicht mit dem Beschlusse dieser Kollegien begnügen, das Bild der Frauenkirche, wie es jetzt geschaut werden kann, lediglich in einer Reihe photographischer Aufnahmen festzuhalten und damit künftigen Geschlechtern zu zeigen, was heute versäumt worden ist. Die würden das sicher nicht begreifen.

Das Bild der Kirche, das wir bringen (No. 1 im Text), ist vielleicht vom besten Standpunkt aufgenommen, den der Fußgänger heute wählen kann. Vielleicht einzig von diesem Standpunkt aus besteht aber auch die Möglichkeit, den Anblick dessen zu erhalten, was wir dieser Tage geschaut: Dachfläche, Firstlinie, Turmpaar in ihrer eigenartigen, überwältigenden Schönheit, in ihrer Wucht und ihrer Größe! In der Abbildung kann das alles freilich nur geahnt werden; es fehlt die Luftperspektive — vom Körperlichen geht zu viel verloren. Ins Innerste hinein packt nur der Anblick des Bauwerkes selbst.

Aus dem im Textbild 2 weiter beigegebenen Lageplan geht ohne weiteres hervor, wie dieser Anblick erhalten werden könnte: Was innerhalb der vom Standpunkt der Aufnahme (Ecke Karmeliter- und Maxburgstraße) gezeichneten Strahlenlinien liegt, müßte so niedrig gehalten werden, daß der Blick zu einem Teil des Daches, zur ganzen Firstlinie und zum Turmpaar nicht verdeckt wird. Wie das zu machen wäre, braucht hier nicht näher untersucht zu werden,

*) Siehe Jahrgang 1909, Heft 8 dieser Zeitschrift.

Photograph G. Pattendorfer.

Abb. 1.

Von Herzen kann sich der Herausgeber, selbst ergriffen von der ungeahnten Schönheit, die der Abbruch des alten Augustinerstockes seinem erstaunten Blick offenbart hat, diesem Aufrufe anschließen, zumal es nicht zu spät erscheint, den Vorschlag noch in die Planung für das neue Polizeigebäude mit aufzunehmen, wenn diese auch schon — oder endlich, wie der Architekt und die beteiligten Behörden nach den langwierigen Kämpfen um das Schicksal der ehemaligen Augustinerkirche aufatmend gesagt haben werden! — als abgeschlossen gelten sollte. Gerade die Vorgeschichte des Bauplans gibt den Mut, aufs neue zu hoffen! Handelte es sich dabei doch um einen Ausgleich zwischen Denkmalpflege und neuen Anforderungen, um die Erhaltung und Bereicherung eines schönen Straßenbildes, um die Rücksichtnahme einer Neuschöpfung auf das Gewordene und seine Umgebung. Bis zu einem gewissen Grade spielte auch da schon die Frauenkirche mit hinein; inwieviel höherem Maße tut sie das aber jetzt und wird sie das in Zukunft tun! Die Rücksicht die der früheren Augustinerkirche zuteil geworden ist, gebührt erst recht dem alten Wahrzeichen Münchens, der Frauenkirche mit ihrem Turmpaar und dem mächtigen Dache.

Abb. 2

also auch nicht, ob etwa zum Ersatz für die Höhenentwicklung auf die beabsichtigte Verbreiterung der Löwengrube verzichtet werden könnte, oder ob es zulässig sei, den Ettplatz etwas zu verkleinern, oder ob es sich empfehlen würde, eines der drei Anwesen an uns neben der Ecke von Frauenplatz und Löwengrube anzukaufen, die nicht in den Bauplatz für das Polizeigebäude einbezogen sind — das alles wäre Sache der Behörden und des Architekten. Jedenfalls aber ist Theodor Fischers Name Bürgschaft, daß er eine Lösung finden wurde, die befriedigen müßte.

„Wohlan denn, München, rüste dich zu einem herzhaften Entschluß — ganz Deutschland sieht auf dich, ob du den Ruf als Kunststadt auch in diesem Falle zu wahren verstehen wirst!" So hat der Herausgeber dieser Zeitschrift bei der eingangs erwähnten Besprechung des Vortrages Friedrich von Thierschs gerufen. Dieser Ruf soll heute wiederholt werden; mög' er nicht wieder ungehört verhallen!

BAULINIENPLAN FÜR ERLANGEN.

Von OTTO LASNE, München.

Die Universitätsstadt Erlangen liegt im bayerischen Regierungsbezirk Mittelfranken zu den Füßen des südwestlichsten Ausläufers der Fränkischen Schweiz, des Burgberges, und im Zuge der alten Landstraße Nürnberg—Bamberg, die hier die Schwabach, nahe deren Einmündung in die Regnitz, überschreitet. Seit 1846 wird ihr Gebiet auch vom Ludwig-Donau-Main-Kanal durchflossen, der unmittelbar vor der Schwabachmündung über diese hinweggeführt ist.

Der städtische Burgfrieden umfaßt eine Fläche von 900 ha; bei der Volkszählung vom 1. Dezember 1905 besaß

Erlangen eine Einwohnerzahl von 23737, hierunter mehr als ein halbes Hundert Dozenten und tausend Studierende der Universität. „Große Städte haben eine Universität, Erlangen ist eine.“

Das ehemalige Schloß, zusammen mit dem Schloßgarten und dem Botanischen Garten, die sich in einer Ausdehnung von mehr als 8 ha hinter dem Schloß — der heutigen Universitätsbibliothek — ausbreiten, bildet mit den neueren Universitätsbauten, die sich an den Schloßgarten lehnen, den Kern Erlangens. Schade freilich, daß bei vielen dieser Universitätsbauten keine Rücksicht auf den Erlanger Baucharakter genommen wurde: ein Barock, in dem zu Ende des 17. und zu Anfang des 18. Jahrhunderts die Neustadt, eine Schöpfung des Markgrafen Christian Ernst von Brandenburg-Bayreuth, entstanden ist. Bei anderen öffentlichen Bauten, z. B. bei der Post und dem Rentamt, sowie bei der in jüngster Zeit erbauten Filiale der Bayerischen Vereinsbank ist dies geschehen — es kann gar nicht stark genug betont werden, wie wünschenswert es wäre, wenn Erlangen auch weiterhin seine Heimatkunst solcherweise fördern würde; eine nur mäßige Höhenentwicklung wäre dabei ganz besonders zu fordern.

Erlangen ist nicht zu den „gewachsenen“ oder „gewordenen“ Städten zu zählen, trotzdem seine Anfänge bis in die Zeit Karls des Großen zurückgehen und es schon zur Mitte des 11. Jahrhunderts eine Burg und am Ende des 14. Jahrhunderts Stadtrechte besaß. Während des Dreißigjährigen Krieges ist es bis auf das letzte Haus zerstört worden, und wenn auch nach dieser unseligen Zeit die Altstadt Erlangen langsam wieder aufgebaut wurde, so hat doch die Christian-Ernstsche Neugründung, die sich südlich der Altstadt vollzog, der ganzen Stadt erst ihren Charakter, den einer „planmäßig gegründeten“ Stadt verliehen. Fürstenwille war es, der sie ins Leben gerufen; Fürstengunst hat sie bevölkert. Heute noch besitzt Erlangen eine französisch-reformierte Pfarrei, deren Angehörige die Nachkommen jener französischen Réfugiés von 1685 sind, die Christian Ernst in seine neu gegründete Stadt aufgenommen hatte.

„Christian Erlang“, wie die Neustadt Erlangen benannt war, wurde in Form eines von geradlinigen Straßen durchzogenen Rechteckes mit rund 800 m und 550 m Seitenlängen erbaut und samt der Altstadt mit Mauern umgeben, die teilweise noch erhalten sind. Die Straßen an denen der Neustadt führen heute die Bezeichnung Östliche, Südliche, Westliche Stadtmauerstraße. „Hinter der Mauer“ hießen sie früher. Von den Torbauten steht nur mehr das Nürnberger Tor, das die nach dem 18 km südlich gelegenen Nürnberg führende Straße überspannt.

Um diese älteren Stadtteile hat sich seither gegen Süden die Neustädter Vorstadt angegliedert, ostwärts sind Militärbauten und eine größere Wohnhaus- und Villensiedlung entstanden, im Norden wurde die Höhe und das Gehänge des Burgberges teilweise der Bebauung zugeführt, gegen Nordosten breitet sich die Altstädter Vorstadt aus, und im Westen und Südwesten, jenseits der Bahnlinie Nürnberg—Bamberg, hat sich eine Anzahl größerer Fabriken niedergelassen.

Die eben genannte Bahnlinie ist unmittelbar vor die Mauer gelegt, welche die Neustadt gegen Westen abgeschlossen hat. Der Bahnhof wurde zum Teil an deren Stelle errichtet. Beiderseits von ihm verdecken die noch erhaltenen Mauerteile mit ihren später hinzugekommenen Auf- und Anbauten die Häuserreihe der Westlichen Stadtmauerstraße, und von dieser können fast nur die Dächer und Dachausbauten gesehen werden: es ist kein schöner Anblick für den Ankommenden oder Vorüberfahrenden. Der historische Wert dieser Mauerreste dürfte nicht so bedeutend sein, daß er ihre Erhaltung rechtfertigt und aus praktischen und ästhetischen Erwägungen wäre deshalb ihre Beseitigung zu fordern. Die Anpflanzung einer doppelten Baumreihe würde sich statt dessen empfehlen.

In den Jahren 1885—86 ist die Lokalbahn Erlangen-Gräfenberg als Flachbahn gebaut worden. Sie zweigt, vom Bahnhof Erlangen ausgehend, südlich des Güterbahnhofes mit einem Halbmesser von etwa 150 m von der Hauptbahn ab, führt, zuerst auf kurze Strecken die Richtung nach Osten geradlinig einhaltend, über die Nürnberger Straße und dann, nordwärts abbiegend, in einer S-Kurve weiter. In ihrem Verlauf durchquert sie die Südausläufer der schon genannten ostwärts der Neustadt entstandenen Wohnsiedlung, um an der Kreuzung der Löwenichstraße mit der Luitpoldstraße in die letztere einzumünden; auf ihr ist sie, bis über die Grenze des Stadtgebietes hinaus, weitergeführt.

Für die künftige Entwicklung Erlangens ist diese Bahnlinie, von ihrer Abzweigung vom Güterbahnhof aus bis zur Einmündung in die Luitpoldstraße, und der Straßenzug, der mit ihr festgelegt worden ist, von einschneidender Bedeutung. Die Stadterweiterungsvorschläge für ihre Umgebung mußten selbstverständlich an diese „Ringstraße“, wie sie ostwärts der Nürnberger Straße benannt ist, anbinden.

Außer diesem Straßenzug ist auch das von ihm eingeschlossene unbebaute Gebiet schon früher mit Baulinien versehen worden; ebensolche wurden für südlich und nördlich der Luitpoldstraße liegende größere Flächen festgesetzt und regierungsseitig genehmigt. Auch für Teile der von der Schwabach durchflossenen, leicht ansteigenden Wiesen und für die Altstädter Vorstadt lagen im Jahre 1907 genehmigte Baulinien in geringerer Ausdehnung vor, doch wurde durch die Königliche Regierung von Mittelfranken auf Grund der Ministerialentschließung vom 18. Juli 1905 nunmehr ein Baulinien-Übersichtsplan verlangt, wegen dessen Beschaffung der Stadtmagistrat Erlangen sich in der Folge an den Bayerischen Verein für Volkskunst und Volkskunde gewendet hat. Auf Vorschlag dieses Vereins ist nun vom Stadtmagistrat Erlangen im Herbst 1907 die Aufstellung eines solchen Planes 1:5000 herbeigeführt worden, der als Unterlage für die nach Bedürfnis später durchzuführende Einzelbearbeitung 1:1000 dienen soll. In 1:1000 sind jetzt nur einzelne Gebiete am Burgberg und ein solches an der Nordwestseite der Altstädter Stadtmauer bei der Lazarettstraße und der Bayreuther Straße bearbeitet worden.

Vor der Auftragserteilung ist ausdrücklich betont worden, daß an den bereits genehmigten Straßen, soweit nicht bebautes Gelände in Frage kommt, zwar Änderungen zulässig seien, daß die Ausnutzung von Grund und Boden für diese Fläche jedoch nicht geschmälert werden solle.

Im Laufe der Planbearbeitung hat sich aber gezeigt, daß es nicht angängig sei, diese Bestimmung strenge durchzuführen, daß es vielmehr im Interesse Erlangens liege, von ihr abzuweichen und durch Einstreuung von Grünanlagen nicht nur eine wünschenswerte Abwechslung zu erreichen, sondern für diese Gebiete auch die Ministerialentschließung zu befolgen und zur sinngemäßen Anwendung

zu bringen, welche im Jahre 1898 über die Schaffung von freien Plätzen im Stadterweiterungsgebiet erlassen worden ist. Die städtischen Behörden haben gegen die sich darauf beziehenden Vorschläge keinerlei Einwendungen erhoben. Die Form und Größe dieser Plätze ist aus dem Übersichtsplan ohne weiteres ersichtlich, über einige von ihnen ist gleichwohl aber eine Bemerkung zu machen.

Von den Anlagenplätzen, die im südlichen Teile der künftigen Stadterweiterung eingezeichnet sind, ist beim Puchlaplatz hervorzuheben, daß seine bisherige Dreieckform in eine sich dem Rechteck nähernde Form gebracht werden soll, dessen Südostecke von einem öffentlichen Gebäude auszufüllen wäre. Eine Anlagenfläche auf den Feldern, östlich an der Nürnberger Straße, ist so geplant, daß sie rückwärtigen Gärten eines Baublockes mit einreihiger Bebauung vorgelagert und ausgiebigen Schutz gegen Ostwind erhalten würde. Jenseits der Nürnberger Straße, hart an der Burgfriedensgrenze, hinter der sich südwärts der große Nürnberger Reichswald ausbreitet, liegt die ehemalige Richtstätte. Sie sollte nicht bebaut werden dürfen; statt dessen wäre eine kleine Anlagen- oder Rasenfläche anzuordnen. Anlagenflächen, die an der Ost- und Südseite des Zentralfriedhofes geplant sind, sollen dort entstehende Straßen vom Friedhof trennen; unter Umständen könnten diese Anlagen teilweise zur späteren Friedhofvergrößerung herangezogen werden. Bei allen Anlagenflächen sollen nach Möglichkeit konkave Linienführungen der Platz- und Straßenwandungen vorherrschen und wo es angängig schien, durch breite Vorgärten vor den anliegenden Gebäudefluchten scheinbare Platzvergrößerungen erreicht werden. Die Wahl der Platzform wurde durch die jeweiligen Grundstückformen mit bestimmt, aus denen der Anlagenplatz herausgeschnitten werden soll. Regelmäßige Grundstückformen bedingen in dem Entwurfe also zumeist auch regelmäßige Anlagenformen.

Die ausgedehnten Wiesen- und Felderflächen zu beiden Seiten der Schwabach eignen sich nur in sehr mäßiger Ausdehnung zur Bebauung. Sie sollten deshalb davon frei gehalten und als Parkanlagen mit großen Rasenflächen ausgebildet werden. Sie würden, bei einer mittleren Breite von etwa 150 m, innerhalb des Burgfriedens eine Längenausdehnung von 2 km erhalten und sollten dereinst darüber hinaus auch noch in die Siglitzhofer Flur geführt werden.

Für die waldigen Gehänge des Burgberges und des Erlanger Meilwaldes sollte im allgemeinen nur ganz weiträumige, landhausmäßige Bebauung zugelassen werden, die zwischenhinein von Gruppenbauten zu unterbrechen wäre, jedoch nur so, daß der Hauptsache nach der Waldcharakter erhalten bleibt.

Im Gegensatz zu diesen Neuschöpfungen ist nun vorgeschlagen, einiges an vorhandenem Grün zu beseitigen oder in seiner Ausdehnung zu verringern. Gehandelt hat sich's dabei um zwei Anlagenplätze: den Bohlenplatz in der Neustadt und den Theaterplatz, früher Geißmarkt, in der Altstadt, sowie um den verkehrslosen Altstädter Kirchplatz, der allerdings mit dem Kapitel „Grün“ nichts zu tun hat, hier aber gleich mit einbezogen werden soll, weil es sich auch um eine Verkleinerung bei ihm handelt.

Was zunächst den Altstädter Kirchplatz anlangt, so stellt er einen bösen Dreieckplatz dar, der vermutlich bei der seinerzeitigen Angliederung der neuen Stadtteile entstanden ist. Seine bessere Gestaltung kann mit der Zeit verwirklicht werden, wenn die Stadt jene Platzteile unentgeltlich zur Verfügung stellt, die planmäßig bei den allenfallsigen Neubauten beansprucht werden müßten.

Der Theaterplatz ist einer der wenigst schönen Plätze Erlangens, weshalb vorgeschlagen wird, daß auf ihm ein öffentliches Gebäude mit Straßenüberbauung entstehen soll. Das könnte ihn zu einem ästhetisch befriedigenden Doppelplatz machen, und dabei ist angenommen, daß von dem rund 12000 qm großen Platz rund 3400 qm überbaut werden sollen; es ist das weniger als ein Drittel des heutigen Platzes.

Ähnlich verhält sich die Sache mit dem Bohlenplatz. Dieser besitzt, ohne den Teil, auf welchem die deutschreformierte Kirche steht, eine Flächenausdehnung von rund 12000 qm. Er soll in seiner östlichen Hälfte ein öffentliches Gebäude von höchstens 1700 qm Flächenausdehnung erhalten, das an drei Seiten von den vorhandenen Fußwegalleen umgeben bleibt; die westliche Hälfte bliebe ganz unberührt. Die Überbauung des Bohlenplatzes würde also gar nur $^{1}/_{7}$ seiner Fläche betragen, und ästhetisch würde der verkleinerte Platz sicher besser wirken als der heutige, der, in seinen Beziehungen zur Kirche an ihm, viel zu groß erscheint.

In der Tat ist gar nicht einzusehen, warum die Stadt bei herantretendem Bedürfnis nicht Plätze benutzen soll, mit deren Ausnutzung nicht nur praktische Vorteile, die sich zunächst aus ihrer Lage ergeben, sondern auch ästhetische Vorteile verbunden sind, wogegen andere geeignete Plätze erst um teures Geld erworben werden und deshalb den Stadtsäckel und damit die Bürgerschaft schwer belasten müßten. Übrigens darf dabei auch noch ins Auge gefaßt werden, daß der Theaterplatz sowohl als der Bohlenplatz in der Nähe des Botanischen Gartens und des Schloßgartens liegen, die mit ihren Zugehörungen ausreichende „Lungen“ für das ältere Erlangen bilden.

In der inneren Stadt (Altstadt und Neustadt zusammen als solche bezeichnet) schlägt der Entwurf eine Verbreiterung der in der Neustadt gelegenen Südlichen Stadtmauerstraße sowie Veränderungen bei der Lazarettstraße im Nordwesten der Altstadt vor, um damit gleichzeitig die Hauptstraße bei ihrem Übergang zur Bayreuther Straße zu verbreitern, weil an dieser Stelle eine bessere Übersichtsmöglichkeit wegen des starken Gefälles zur Schwabachbrücke dringend nötig ist. Das im Jahre 1863 abgebrochene Bayreuther Tor hat hier gestanden.

Die Hauptstraße, welche von da aus in südlicher Richtung zum Nürnberger Tor zieht, bildet einen Teil der alten Landstraße, von der eingangs die Rede war, und ist als Hauptverkehrsader der Stadt zu bezeichnen; sie und mit ihr der ganze große Teil des Stadtgebietes, welcher sich vom Südrand des alten breiten Schwabachbettes bis zum Nürnberger Reichswald ausbreitet, besitzt annähernd horizontale Lage. — Außer der Rücksichtnahme auf das vorhandene Straßennetz im allgemeinen und auf die Verkehrsbedeutung seiner einzelnen Straßen im besonderen war hauptsächlich diese horizontale Lage für die Planung in diesem Teil des Stadterweiterungsgebietes bestimmend. Selbstverständlich sind dabei auch die vorhandenen Feldwege, die ja zumeist Besitzgrenzen bilden, und die Größe und die Form der einzelnen Grundstücke nach Möglichkeit berücksichtigt.

Daß unter solchen Umständen recht wenig radiale Beziehungen zwischen der inneren Stadt und den Außenbezirken entstehen können und der Plan einen auffallenden Mangel an Diagonalstraßen aufweist, braucht nicht zu verwundern. Das erklärt sich durch die ursprüngliche Anlage Erlangens und die Art, wie die äußeren Bezirke bisher angegliedert worden sind, sowie durch die Besitzverhältnisse von selbst. Große, gewaltsame Eingriffe, wie sie die Ziehung längerer Diagonalstraßen verursachen würden, sind darum auch gar nicht in Vorschlag gebracht worden, zuletzt aus dem Grunde, weil nur mit Aufwand ganz unerschwinglicher Kosten an sie gedacht werden könnte, die nie und nimmer mit dem Bedürfnis in Einklang zu bringen wären. Baulinienpläne sollten stets mit Maß und Ziel und unter Berücksichtigung des einst Erreichbaren aufgestellt werden!

Es liegt nahe, daß daher auch von eigentlichen Verkehrsstraßen recht wenig gesprochen werden kann, die schon vorhanden oder zu schaffen wären. Die Hauptstraße wird mit ihrem zunehmenden Durchgangsverkehr stets die Hauptverkehrsader bleiben. Als Nebenverkehrsstraßen werden sich hauptsächlich die Fahrstraße mit ihrer Verlängerung der Sieboldstraße, die Ringstraße und darüber hinaus die Stubenlohe-, Bismarck- und Palmstraße, sowie die Löwenichstraße entwickeln, die alle von Süd nach Nord verlaufen, während unter den von West nach Ost ziehenden Straßen nur der Hoffmannstraße, dem Straßenzug Bruckerstraße—Friedrichstraße—Luitpoldstraße, der Universitätsstraße und dem Straßenzug Martinsbühler Straße—Pfarrstraße—Neue Straße—SiglizhoferStraße etwas größere Verkehrsbedeutung zukommt, bzw. zukommen wird. Alle anderen Straßen, ob sie nun vorhanden sind, oder ob sie früher oder später neu entstehen sollen, werden mit jenen Ausnahmen, bei denen die Industrie sich festsetzt, ruhige Wohnstraßen bleiben.

Derartig geringe Anzahl von Verkehrsstraßen bedingt es, daß im allgemeinen auch nur eine geringe Anzahl von Verkehrsplätzen geschaffen zu werden braucht. Beim Zusammentreffen mehrerer Straßen sind solche jedoch immer nötig oder mindestens zweckmäßig, selbst dann, wenn es sich nur um Wohnstraßen handelt, die über sie hinwegführen, oder die sie aufzunehmen, und deren — wenn noch so geringen — Verkehr sie zu verteilen haben.

Ein größerer solcher Verkehrsplatz, der übrigens gleichzeitig auch Anlagenplatz werden soll, ist bei der Einmündung der Sieboldstraße in die Ringstraße gedacht. Über diesen Platz soll eine von der Nürnberger Straße kommende Straße geführt werden, die sich jenseits der Ringstraße in der gleichen Weise gabelt, wie das ein heute bestehender Feldweg tut. Um dem Platze größere Geschlossenheit zu geben, als das sonst möglich wäre, ist die Überbauung der Sieboldstraße vorgeschlagen. In Worms sind derartige Straßenüberbauungen nachträglich in festgelegte Baulinienpläne übernommen und durchgeführt worden; sie verdienen geradezu vorbildlich genannt zu werden.

Ähnliche Überbauungen sind in den Plan noch mehrere aufgenommen: eine Überbauung der Henkestraße nahe der Einmündung der Raumerstraße, eine solche der Stubenlohestraße zunächst der Ringstraße, eine ebensolche der Löwenichstraße in die Luitpoldstraße und endlich die früher genannte am Theaterplatz, durch welche die Überspannung der Hartenstraße mit breitem Bogen vorgenommen werden soll.

Sie alle haben den Zweck, gute Stadtbilder zu schaffen und sind in einer Weise angeordnet, die jeweils gute Grundrißlösungen mit reichlicher Lichtzuführung zulassen würde. Selbstredend müßten das auch nach ihrer äußeren Erscheinung gute Bauwerke werden, deren Kosten aber nicht übermäßig hoch zu sein brauchten. Ob dabei Zuschußleistungen seitens der Stadt nötig würden, müßte von Fall zu Fall untersucht werden; in Worms konnten solche unterbleiben, weil das Recht der Straßenüberbauung und sonstige kleinere Vorteile von den Bauwerbern als Gegenleistung für die ihnen durch die Straßenüberbauung zugemutete Belastung erachtet wurden. (Jahrgang 1901 der Deutschen Bauhütte, No. 23.)

Die Bevorzugung der Konkaven gilt auch für diese Platz- und Straßenwände. Durch Verbreiterungen und Rücksprünge kann solche Wirkung auch bei nicht gekrümmten Straßen erzielt und eine wünschenswerte Abwechslung erreicht werden.

Einzelne Bäume oder Baumgruppen (vgl. Doppeltafel 34/35) wären bei solchen Straßenverbreiterungen oder auch bei den Verkehrsplätzen einzustreuen, zwischenhinein auch ein Brunnen oder sonstige Platzzier. Mit Alleen sollte dagegen recht gespart werden.

Vorgärten sind in sehr verschiedener Breite eingezeichnet. Schon Streifen von 1 oder $1\frac{1}{2}$ m lassen es zu, daß die Fassaden an ihnen berankt werden. Im allgemeinen aber sind ziemlich große und dabei wechselnde Breiten angenommen, um zu verhindern, daß so langweilige, gleichmäßig breite Vorgärten entstehen — meist sind sie 3 oder 4 m breit — wie sie der Städtebau in den letzten Jahrzehnten so vielfach gezeugt hat.

Die Breite der Vorgärten sowohl, als jene der Straßen, an denen sie entstehen sollen, wäre ebenfalls erst in den Einzelplänen festzulegen. Hier soll nur erwähnt sein, daß die Breitenabmessungen, wie sie die genehmigten Straßenzüge aufweisen, im allgemeinen viel zu groß sind.

Anders als das Erlangen, das sich südlich der Schwabach ausbreitet, wird jener Stadtteil sich gestalten, der jenseits des Flusses im Entstehen begriffen ist und sich unter den leichtgeneigten Flächen der Spardorfer Straße, sowie darüber hinaus, an den Gehängen des Burgberges und den Ausläufern des Erlanger Meilwaldes erheben wird.

Während in den erstgenannten, weit ausgedehnten, ebenen Flächen die geradlinige Straße vorherrscht, kann und darf sie nunmehr nur noch als Ausnahme vorkommen; als Regel hat die mehr oder weniger leicht gebogene Straße zu erscheinen, wie sie sich in möglichst natürlicher Anordnung dem Gelände fügen muß.

Was zunächst den Teil unterhalb der Spardorfer Straße anlangt, so ist hier ein Teil der bereits genehmigten Straßenzüge beibehalten worden. Der Änderungsvorschlag beim Beginn der Palmstraße jenseits der Ludwigsbrücke (Einfügung einer Platzwand) entspringt ästhetischen Erwägungen; die übrigen Änderungen werden aus solchen sowohl, als aus praktischen Gründen vorgeschlagen. Dabei soll besonders darauf hingewiesen werden, daß zunächst der Schwabachanlagen (Mühlwiesen, Untere Bleiche, Obere Bleiche, wie sie jetzt heißen) nur einreihige Bebauung mit Festsetzung einer rückwärtigen Baulinie gegen diese Parkanlagen und mit Anordnung von parkseitigen Gärten zuzulassen wäre; solche Baulinien sind in abgesetzten roten Streifen dargestellt.

Möglichst unverändert ist der Teil beim Altstädter Schießhaus und bei den Felsenkellern gelassen. Wo dort Straßeneinfügungen oder Straßenverbreiterungen notwendig

scheinen, ist deren Planung unter größtmöglichster Schonung der schönen Eichenbestände vorgenommen worden. Von all den schönen Bäumen käme nur ein einziger zu Falle, und zwar bei der Abzweigung eines Straßenzuges von der Ratsberger Straße aus, der ostwärts zur Höhe des Burgberges geführt werden soll. Die schönen Pappeln an den Mühlwiesen sollten weder Weganlagen noch einer Flußregelung geopfert werden.

Die Industrie wird sich auch weiterhin hauptsächlich zwischen Brucker Straße und Nürnberger Straße, zu beiden Seiten der Bahn, ansiedeln. — Ausscheidungen nach sonstigen Bebauungsarten über die weiten Flächen des Stadterweiterungsgebietes — z. B. für den Kleinhausbau — sind im gegenwärtigen Zeitpunkte der Planaufstellung noch verfrüht, zumal sich solche Siedlungen, sollen die Straßenherstellungskosten für sie nicht allzu große werden, zumeist der vorhandenen Bebauung angliedern oder neu zu schaffenden Arbeitsgelegenheiten folgen müssen. Auch für die Zukunft wird die Festsetzung solcher Gebiete Sache der städtischen Behörden bleiben können.

ZUR SCHNELLVERKEHRSPOLITIK DER GROSSSTÄDTE.

VORTRAG, GEHALTEN IN DER ALLGEMEINEN STÄDTEBAU-AUSSTELLUNG BERLIN 1910.

Von G. KEMMANN, Berlin. -- (Schluß.)

Ist bei privaten Schnellbahnunternehmungen in erster Linie die Wirtschaftlichkeit für die Fragen der Kapitalbeschaffung ausschlaggebend, so stellen sich bei städtischer Unternehmung unter Umständen der Geldaufnahme Hindernisse anderer Art in den Weg. Bei städtischen Schnellbahnen möchte anscheinend die Frage des Erträgnisses eine untergeordnete Rolle spielen. Aber wir wissen, daß Anleihen unserer Städte der behördlichen Genehmigung unter Festsetzung auch der Tilgungsbestimmungen bedürfen, wobei auch geprüft wird, wie zur Vermeidung von Überschuldungen die anzulegenden Kapitalien Verwendung finden. In New York hat die Frage der Verschuldung im Hinblick auf die städtischen Schnellbahnen letzhin zu besonders lebhaften Erörterungen geführt. Der Höchstbetrag der Schulden, die die Stadt aufnehmen darf, ist verfassungsmäßig festgelegt und diese befand sich in den letzten Jahren nicht in der Lage, für neue Schnellbahnen mit eigenen Mitteln einzutreten. Es ist indessen neuerdings gelungen, eine Auslegung der Bestimmungen zu erreichen, nach der für die Schuldaufnahme solche Kapitalien außer Betracht bleiben, die sich angemessen verzinsen. Auf diese Weise könnten auch für ertraglose Schnellbahnen Mittel innerhalb der Schuldgrenze freigemacht werden. Dem steht aber wieder die Auffassung des Oberbürgermeisters von New York entgegen, daß auch städtische Mittel nur für Stammlinien verwendet werden sollten, deren Ertragsfähigkeit außer Zweifel stehe, daß sich die Stadt aber mit Seitenlinien oder out of the way-lines, wie er sie nennt, nicht selbst befassen dürfe. Sollte diese Auffassung durchdringen, so bliebe in Fällen, in denen die Ertragsfähigheit zweifelhaft erscheint, nur noch der im Schnellverkehrsgesetz festgelegte Weg der Erhebung von Anliegerbeiträgen übrig. Die jetzt im Bau befindliche 4. Avenuelinie in Brooklyn — ein Teil des Tri-Borough-Netzes — wird jedoch noch aus städtischen Mitteln gebaut, die durch Höherrücken der Verschuldungsgrenze um 400 Millionen Mark gewonnen sind. Man sieht, wie dank der durch das Gesetz geschaffenen Vollmachten und größerer öffentlicher Kreditfähigkeit trotz der ungeheuren Hindernisse, die der räumlichen Entwicklung New Yorks durch die Wasserläufe geboten werden, eine Schnellbahn auch ohne Rücksicht auf Ertrag in Gegenden vordringt, die bisher dem Schnellverkehr aus dem Wege lagen.

Die Machtvollkommenheit des Amtes tritt, beiläufig bemerkt, auch an der weitausholenden Art der Bahngestaltung in die Erscheinung. Die früher mitgeteilten Querschnitte von Durchgangsbahnhöfen zeigen, wie weitzügig die Schnellbahn selbst in den noch weniger ausgebauten Gebieten der 4. Avenue mit Rücksicht auf die mit elementarer Gewalt auftretenden augenblicklichen Verkehrsstöße bei Entleerung der Turmhäuser ausgestaltet wird.

Wurde bisher die Schnellbahnpolitik von der wirtschaftlichen und finanziellen Seite beleuchtet, so erübrigt zuguterletzt noch die Erörterung der weiteren wesentlichen Frage, wie der Ausbau der Schnellbahnnetze als Ganzes nach bestimmtem Plan und in zweckmäßigster Weise sichergestellt werden kann. Es muß Mittel und Wege geben, um einen Ausgleich herzustellen zwischen den wirklichen und vermeintlichen Interessen, die von behördlicher Seite, von Ortsverwaltungen und sonstigen Körperschaften, Kirchengemeinden, Grundbesitzern, Unternehmern, Zweckvereinen, in Versammlungen, in der Presse offen oder geheim und vielfach mit zügelloser Heftigkeit gegen die Unternehmungen und gegeneinander ausgespielt zu werden pflegen. Eine Instanz zu schaffen, die gehalten sein sollte, alle in Betracht kommenden Interessen zu ergründen und gegeneinander abzuwägen, die aber auch mit ausgiebigen Vollmachten ausgestattet werden sollte, auf Grund eingehendster Untersuchungen Entscheidungen zu treffen, die für alle Teile bindend sind, müßte hier das Ziel sein. Die Notwendigkeit einer derartigen Instanz wird jeder bestätigen, der sich die Vorgänge bei den Verhandlungen über die Berliner südwestlichen Schnellbahnen auch nur einigermaßen vor Augen hält. Wer bürgt bei der Zerfahrenheit unserer Verhältnisse dafür, daß sich derartige bedauerliche Vorkommnisse, die selbst im Auslande Kopfschütteln hervorgerufen haben, nicht wiederholen, wie es unter den jetzigen Verhältnissen jeden Tag aufs neue vorkommen kann. Die Zustände, die in ihren inneren Zusammenhängen zur Belehrung eine öffentliche Beleuchtung verdienen, sind offensichtlich unhaltbar. Das Gesetz versagt in wichtigen Punkten, weil der Gesetz-

geber nicht vorausgesehen hat, daß Stadtschnellbahnen eine eigene Regelung erfordern, obwohl bei Erlaß des Kleinbahngesetzes bereits eine elektrische Untergrundbahn in London im Betriebe und zahlreiche weitere für den Bau in Aussicht genommen waren. Auch die sonstige preußische Eisenbahngesetzgebung, namentlich das Gesetz von 1838, kann, die Frage des Stadtschnellbahnwesens nicht zur Lösung bringen. Hier haben die Amerikaner von Berlin gelernt, wie eine Sache nicht gemacht werden darf. Die Arbeiten des Bostoner Verkehrsausschusses, der Boston Transit Commission, lehren lange schon, welche Erfolge durch zielbewußtes einheitliches Vorgehen schon in bescheidenerem Rahmen erreicht werden können, wenn auch die Grundsätze der Verkehrsgestaltung von denen anderer Städte abweichen. Selbst die Anfänge einer Organisation, die in Chicago in Gestalt des Board of Supervising Engineers erkennbar sind, erweisen sich für den weiteren Ausbau des Verkehrswesens von großem Segen.

Am weitesten auf dem Organisationswege ist man in New York vorgeschritten. Ich gehe nicht so weit, Gesetze, wie das New Yorker Schnellverkehrsgesetz mit den im Jahre 1909 getroffenen Verbesserungen, wie auch das Gesetz über die Gemeinbetriebe, das vor vier Jahren die Public Service Commission ins Leben rief, ohne weiteres zur Nachahmung empfehlen zu wollen; aber wie sich der Einfluß der Berliner Verhältnisse im New Yorker Schnellverkehrsgesetz bewußt widerspiegelt, so sollte dem Studium dieser Gesetze auch in Berlin ein breiter Raum gewidmet werden. Es genügt nicht, den platonischen beweglichen Klagen über fehlende Organisation und über den Mangel einer Zentralinstanz, die die Londoner Königliche Kommission und das Handelsamt von Jahr zu Jahr in großen Blaubüchern immer wiederholt haben, untätig neue zuzufügen; nach dem Muster der New Yorker, wenn auch in abgeänderter Form, müßten gesetzgeberische Schritte unternommen werden, um dem, was für Berlin nötig ist, auch Geltung zu verschaffen. Daß es aussichtslos erscheint, durch das Mittel eines Zweckverbandes auf dem Wege der freien Vereinbarung zu einer Organisation zu gelangen, der Dutzende sonderinteressierter Parteien beizutreten hätten, deren jede aber wieder von Deputationen und Stadtparlamenten abhängig ist, die sich auch nur schwer darüber schlüssig werden, wie sich die Städte zu den großen Verkehrsfragen stellen sollen, scheint doch unverbrüchlich festzustehen und hat auch wohl niemals in Zweifel gestanden. Hier bleibt nur der Anruf der Gesetzgebung, und das Vertrauen auf die Landesparlamente sollte sich doch wohl nach der Richtung als begründet erweisen, daß diese dem Wirrwarr in der Verkehrspolitik der Großstädte ein kräftiges Ziel setzen — ich sage der Großstädte, denn die Frage der Großstadtschnellbahnen berührt ja nicht allein Berlin. Aber nicht allein die Eisenbahngesetzgebung bedarf der Reform; auch das Enteignungsrecht wäre nachzuprüfen. Wenn es vorkommen konnte, daß selbst in behördlichen Kreisen die Möglichkeit zeitweilig mit ernstester Miene erwogen wurde, daß die Hochbahngesellschaft das von ihr in einer Länge von nur 100 m untertunnelte gewaltige Warenhaus Wertheim im Werte von 30—40 Millionen Mark hätte ganz übernehmen müssen, so ist doch wohl in der Gesetzgebung eine Lücke. Bei seinen weiteren Schritten dürfte sich der Gesetzgeber überhaupt mit den Verhältnissen der Praxis in engerer Fühlung halten als bisher. Ich möchte keine Vorschläge machen über die Organisation der Verkehrsinstanz, die hier dringend nötig ist, auch nicht erörtern, ob sie aus den Staatsbehörden heraus entwickelt oder ihnen angegliedert werden sollte — was vielleicht größere Objektivität in der Behandlung der Schnellverkehrsangelegenheiten zu verbürgen schiene —, oder ob sie aus kommunalen Organen heraus zu bilden wäre, jedoch mit behördlichem Einschlage; jedenfalls aber liefern die Erfahrungen, die bereits mit dem Gesetz über die Allgemeinbetriebe inNew York gemacht sind, wie auch die Studien der englischen Königlichen Kommission und des Handelsamts für das Vorgehen ein reiches Studienmaterial. Das von den beiden letzteren für die Überwachung des Londoner Verkehrswesens vorgeschlagene Amt ist bis heute zwar noch frommer Wunsch geblieben, aber über die ihm obliegenden Aufgaben hat die Königliche Kommission bereits ein vorläufiges Programm aufgestellt, dessen Grundzüge in meiner schon erwähnten Schrift über den Londoner Verkehr mitgeteilt sind. Es umgrenzt in 15 Punkten die Aufgaben, die das Amt zu erfüllen hätte, die aber im Erfahrungswege weiter auszubauen und auszugestalten blieben. Es kennzeichnet englische Auffassung, daß der Fall städtischerseits durchzuführender Schnellbahnen in dem Programm nicht vorgesehen wurde, dessen Regelung vielmehr der weiteren Entwicklung der Dinge vorbehalten ist. Sollte es im späteren Verlaufe zur Erörterung derartiger Fragen kommen, so könnten nach dem Vorschlage des Handelsamts die Befugnisse des nach seinem Vorschlage zu bildenden Verkehrsamts immer noch etwa nach dem Muster der Schnellverkehrsämter in Boston oder New York oder gar der Eisenbahnkommissionen der Staaten New York und Massachusetts erweitert werden. Das lernen wir jedenfalls aus den Vorgängen, daß ein solches Amt nicht zu vielköpfig sein darf, daß fünf Mitglieder vollauf ausreichend sind. Wenn von dem Amt außer völliger Beherrschung des Stoffes auch die Wahrnehmung der Interessen der Wirtschaftlichkeit und besondere Gewandtheit in finanziellen Anordnungen verlangt werden müssen, so gehören vor allen Dingen hinein auch der Wirtschafter — um nicht zu sagen der Kaufmann — und der Finanzmann. Es ist selbstverständlich, daß seine Mitglieder aus den tüchtigsten auszuwählen sind, ein hohes Maß von Takt und Objektivität mitbringen müssen und völlig unabhängig zu die stellen sind. In Anbetracht der hohen Verantwortlichkeit, das Schnellverkehrswesen mit sich bringt, will die englische Behörde dem Amt auch eine besonders reichliche Vergütung zuerkennen, wie sie in unseren städtischen und staatlichen Verwaltungen allerdings bisher unbekannt ist. Die Frage, ob dem Amt noch eine Revisionsinstanz vorzusetzen wäre, lasse ich, wie vieles andere, im Rahmen dieser Anregungen offen.

Ein Amt, wie die Bostoner Schnellverkehrskommission, würde auch für Berliner Verhältnisse immer schon einen Fortschritt bedeuten, obwohl seine Befugnisse auf gesetzlicher Grundlage, wie schon erwähnt, nicht allzuweit umgrenzt, auch auf das eigentliche Boston beschränkt sind. Die Kommission ist staatlich und in ihren Machtvollkommenheiten ziemlich selbständig gestellt, aber auf den städtischen Verwaltungskörper hinsichtlich der Geldbeschaffung angewiesen. Dem Ausschuß ist die reiche, wenn auch eigenartige Gestaltung der Bostoner Schnellverkehrswege in ihrer Verbindung mit den Straßenbahnen mit zu verdanken. Hierzu ist erläuternd zu bemerken, daß in Boston die Schnellbahnen als Verteiler des Verkehrs in den inneren Gebieten dienen, die den Verkehr weiter draußen von Straßenbahnen aufnehmen und an sie abgeben, die ihn ihrerseits weit hinaus in das umgebende Gelände führen, das sie wie

ein Netzwerk überdecken, während der Versuch, die Straßenbahnen selbst im Innern in straßenbahnmäßigem Betriebe unterirdisch zu führen, neuerdings nicht wiederholt worden ist. In eigenartig durchgebildeten Übergangsbahnhöfen gelangt der Verkehr in bequemster Weise von der Schnellbahn zur Straßenbahn und umgekehrt.

Was nun das Naheliegendste und Wichtigste der angedeuteten Vorbilder, das mehrfach erwähnte New Yorker Amt für die Gemeinbetriebe betrifft, so möchte ich dessen Befugnisse durch Wiedergabe einiger Hauptpunkte des Gemeinbetriebs-Gesetzes vom 6. Juli 1907 noch kurz erläutern. Das Gesetz ist ein Staatsgesetz. Für den Staat New York setzt es zwei Ämter ein, eins für den ersten Bezirk, d. i. das Gebiet von Groß-New York, und ein zweites für die übrigen Grafschaften des Staates. Die Ämter sind fünfgliedrig; die Amtsdauer jedes Mitgliedes beträgt fünf Jahre, und jährlich scheidet ein Mitglied aus. Die fünf Ausschußmitglieder erhalten, — auch das verdient Erwähnung, — Gehälter von je 60000 Mk. jährlich, ihr Rechtsbeistand von 40000 Mk., der Sekretär von 24000 Mk. Das Amt wirkt inmitten eines größeren Stabes von Beamten und ist in der Lage, Sachverständige zu Rate zu ziehen, sowie im Aufgebotsverfahren Beweiserhebungen jeder Art und jeden Umfanges vorzunehmen. Seine Tätigkeit erstreckt sich hinsichtlich des Verkehrswesens auf die Überwachung der gesamten Geschäftsgebahrung der Betriebe, ihrer gesamten Verwaltung und Betriebsführung, der Kapitalisierung; auf die Genehmigungen, die Angemessenheit, Sicherheit, Bequemlichkeit der Diensteinrichtungen u. a. Der Ausschuß kann in alle Verträge, Berichte, Dokumente der Unternehmungen Einsicht nehmen, deren Vorführung anordnen, Verwaltungsmitglieder mit Androhung von Zwangsmitteln laden. Die Unternehmungen haben dem Amte nach bestimmtem Muster jährlich zu berichten, Monatsberichte über Ausgaben und Einnahmen einzuliefern, wie überhaupt über alle gewünschten Fragen Bericht zu erstatten, alles bei einer Strafe von 100 $ für jeden Tag der Überschreitung einer gesetzten Frist. Dem Ausschuß liegt die Untersuchung ob von Beschwerden ferner von Betriebsunfällen, die ihm sofort zu melden sind. Der Ausschuß ist aber — und dies ist das wichtigste — nicht nur platonisch tätig, er ist mit einer großen Exekutivgewalt ausgestattet, kraft deren er befugt ist, Mißstände, die sich z. B. im Tarifwesen zeigen, abzustellen; ungleicher Behandlung zu steuern; die Beförderungspreise und sonstigen Gebühren in ihren Höchstbeträgen festzusetzen; Betriebsvorschriften, Sicherheitsvorschriften zu erlassen; es hat die Befugnis, Verbesserungen in den Betriebseinrichtungen ohne Ansehung der den Verwaltungen dafür erwachsenden Ausgaben zu erzwingen, sogar selbst Betriebe zu führen. Bekannt sind die Eingriffe des Amtes in die Betriebsverhältnisse der Untergrundbahn zwecks Erhöhung ihrer Leistungsfähigkeit. Wörtlich heißt es im Gesetz: „Es ist Pflicht jedes öffentlichen Beförderungswesens, all und jedem Erfordernis eines auf Betriebsänderungen und dergleichen gerichteten Erlasses Folge zu geben und alles zu tun, was nötig oder geeignet ist, um die Befolgung solcher Verfügungen durch ihre Beamten, Beauftragten und Bediensteten sicherzustellen." Der Ausschuß kann durchgehende Linienbetriebe, Durchgangstarife anordnen und die dafür nötigen technischen Erweiterungen erzwingen. Aus freien Stücken oder auf Grund von Beschwerden können Ausbesserungen, Änderungen und Erweiterungen der Verkehrsanlagen im Interesse der Sicherheit oder Annehmlichkeit der Reisenden oder der Bediensteten in bestimmter Weise angeordnet werden. Betriebsverstärkungen, Änderungen in der Zugverteilung, größere Pünktlichkeit, Fahrbeschleunigungen können erzwungen werden. Für die Rechnungslegung schreibt das Amt bestimmte Formulare vor, aus denen die Art der Rechnungsführung über Einnahmen und Ausgaben wie die Betriebsleistungen ersichtlich sind. Das Amt hat unumschränkten — wenn auch nur vertraulichen — Einblick in die Geschäftsbücher; es hat den Baubeginn, die Ausübung von Gerechtsamen oder Genehmigungen zu überwachen und gutzuheißen, ebenso die Verleihung, Abtretung, Übertragung von Rechten. Kauf oder Übernahme von Aktien oder ihrer Vertretung sind von seiner Genehmigung abhängig. Trustgesellschaften dürfen nicht mehr als 10% des gesamten Aktienkapitals einer Bahn im Besitz führen. Die Ausgabe von Aktien, Schuldverschreibungen oder sonstige Formen der Schuldaufnahme bedürfen der Genehmigung des Ausschusses; Verwässerungen sind unzulässig. Zur Erläuterung der Gründe für die weitgehenden Befugnisse des Amtes in den Finanzfragen weise ich noch auf die Verschachtelung der New Yorker Verkehrsgesellschaften hin, die sich der Interborough-Gesellschaft unterordnen. Ein wahrer gordischer Knoten von Interessenverbindungen, dessen Entwirrung allein eine gewaltige Aufgabe darstellte.

Ich ergänze zur Kennzeichnung der Machtfülle des Amtes noch, daß seinen Verfügungen zuwiderlaufende Maßnahmen der Betriebsunternehmungen nichtig sind. Zuwiderhandlungen werden für jeden Fall mit einer Buße bis zu 5000 $ bedroht. Jeder Tag fortgesetzter Übertretung zieht eine weitere Strafe von gleicher Höhe nach sich. Unbotmäßige Beamte werden wegen Vergehens verfolgt. Das Staatsobergericht leistet dem Ausschuß auf Antrag sofortige Rechtshilfe, unter Zurückstellung aller anderen Prozesse, Wahlverfahren ausgenommen. Es erläßt auf Wunsch einstweilige Verfügungen. Verfehlungen Dritter, die nicht Verkehrsführer sind, gegen die Verfügungen des Amtes oder das Gesetz werden mit einer Strafe bis zu 1000 $ für jeden Tag der Übertretung geahndet.

Diese Proben aus dem New Yorker Schnellverkehrsgesetz, die uns stark drakonisch anmuten, zeigen freilich, daß die Bestimmungen in dieser Form zur Nachfolge für unsere Verhältnisse nicht geeignet sind, und vielleicht liegt eine tiefere Absicht zugrunde, wenn neuerdings das Gesetz durch die Gerichte in vielen und gerade den wichtigsten Punkten stark einschränkende Auslegungen erfahren hat. Die Rücksichtslosigkeit des Gesetzes wird aber vielleicht zum Teil erklärlich durch den Grundzug der Öffentlichkeit der Untersuchung im Aufgebotsverfahren, die wir leider nicht kennen.

Mit dem Wunsche, daß wir uns bald einer auf gesetzlicher Organisation des Schnellverkehrswesens beruhenden, ganz Groß-Berlin zusammenfassenden, selbständigen Verkehrsinstanz erfreuen möchten, schließe ich meine Mitteilungen.

---

*) Nachschrift. Der vorstehend mitgeteilte Vortrag ist im Juni 1910 gehalten worden. Es ist im höchsten Maße zu begrüßen, daß sich der der Gesetzgeber inzwischen endlich der Frage der Regelung des Berliner Schnellverkehrswesens vom Groß-Berliner Standpunkt angenommen hat, um in die verworrenen Verhältnisse Ordnung zu bringen. Der Gesetzgeber hat bekanntlich den Weg der Schaffung eines Zwangs-Zweckverbandes eingeschlagen, dem nun zugleich auch andere wichtige Angelegenheiten überwiesen werden sollen, die das gesamte Berlin angehen.

DIE KÜNSTLERISCHE BEDEUTUNG DES BAUMSCHMUCKES FÜR DAS ARCHITEKTURBILD.

Von CHR. KLAIBER, Holzminden.

Von nüchternen, nur für das Verstandesgemäße empfänglichen Naturen wird es stets als eine kulissenartige Vorspiegelung bezeichnet, wenn der Architekt im Gegensatz zum rein technischen Fühlen sich des Baumschmuckes bedient, um ein künstlerisch anziehendes Gesamtbild seines Entwurfes zu erhalten. Daß dies stets da berechtigt ist, wo es nicht zum Zudecken fehlerhafter Architektur benutzt wird und sogar als ein Beweis feinen Gefühls gelten darf, ist wohl über allen Zweifel erhaben. Wer unsere an frischem Grün so armen Großstädte durchwandert, wird gerade die Betonung dieser Seite nicht an letzte Stelle setzen. Denn erfahrungsgemäß ist nichts schwerer, als den fertiggestellten Bau durch richtig gesetzte Bäume nicht zuzudecken, sondern in seiner Wirkung zu steigern. Wie viele Baumgruppen in modernen deutschen Städten führen ein überaus kümmerliches, weil zweckloses Dasein. Denn nichts verträgt eine unnatürlich gekünstelte Stellung schlechter, als der von jedem als Natur empfundene Baumschmuck. Das richtige Gefühl hierfür zu stärken, berechtigt zu der zeichnerischen Ausschmückung der Entwürfe. Bis zur jüngsten Gegenwart wurde dies als eine selbständige Kunst, der Gärtnerkunst, betrachtet, welche darin bestand, daß in Anlehnung an die Geometrie der Ebene einige geometrische Musterbeispiele aufgestellt wurden, die nunmehr durch die gedankenlose Anordnung dazu beigetragen haben, daß die moderne deutsche Stadt vom Norden bis zum Süden ein Normalaussehen bekommen hat. Von Eigenart und Eingehen auf das örtlich Bedingte war keine Rede mehr. Das Anregende für ein künstlerisch empfindendes Gemüt liegt aber gerade in der Anpassung an das örtlich Bedingte, Eigenartige und Abwechslungsreiche.

Zunächst sei gezeigt, wie das einfache Wohnhaus mit guter Architektur die Blicke von den übrigen Häusern weg auf sich zu vereinigen weiß. Nichts weiter, als ein einziger Birkenbaum mit weiß und schwarz geflecktem Stamme ruft diese Wirkung hervor, mehr als jede noch so prunkvolle Architektur. (Tafel 36, Abb. a.) Auf die Billigkeit dieser jeglicher Kritik standhaltenden Wirkung braucht nicht besonders verwiesen zu werden. Kann bei diesem Hause noch von Architektur im engeren Sinne gesprochen werden, so zeigt Abb. b, wie eine ganz untergeordnete Straße, mit einfachen Häusern und Häuschen besetzt, lediglich durch den alten Kastanienbaum ein anregendes Bild gibt. So einfach alles erscheint, so sucht man doch in unseren Großstädten vergebens nach solch einem erfrischenden Blick, wenn es auch nur im hastigen Vorbeieilen genossen werden kann. Hat man in der Erkenntnis, daß bei moderner Anlage das Fehlen jeglichen Grüns ein Mangel allerersten Ranges ist, zum Mittel des zu kleinen Vorgartens gegriffen, so zeigt Abb. c, wie reizvoll dieser Begriff des Vorgartens verwertet werden kann. Nur das Schematische des modernen Vorgartens ist zu verwerfen, nicht der Vorgarten, Vorhof usw. an sich. Auch hat die Vorschrift der gärtnerischen Bepflanzung nur dazu geführt, daß diese in geschäftsmännisch gefühlloser Weise von einer Hand schematisch durchgeführt wurde, bei kaum sichtbarer Abwechslung der gewählten Bäume und Pflanzen. Bei den guten alten Beispielen findet man alle Baumarten angewandt, vom gewöhnlichen Tannenbaum bis zur aristokratischen Zypresse. Eine Baumart aber von ganz besonderem Charakter scheint in der modernen Gärtnerkunst im Aussterben, der Pappelbaum. Schon der Blick auf seine architektonisch-geschichtliche Bedeutung sollte ihm eine besondere Stellung sichern. Hat doch das Barock und Rokoko gerade diesen Baum bei seinen Schloßbauten besonders geliebt, infolge des natürlich schlanken und geschlossenen Wuchses. Ein Blick auf Abb. d lehrt, wie ein ganz gewöhnlicher Hofeingang durch zwei Pappelbäume eine das Städtchen beherrschende, wahrhaft vornehme Wirkung erteilt. In noch ländlicherer Umgebung rufen die an die fehlende Stelle des Brückenkopfes gesetzten Pappelbäume den Eindruck des Dorfeinganges hervor (Tafel 37, Abb. e). Man fälle diese beiden Bäume, und auch der ungebildetste Bewohner wird die Empfindung haben, daß sein Wohnort eines charakteristischen Einganges beraubt worden ist. Wer sein angeborenes natürliches Gefühl für Baumschmuck stählen

Abb. 3. Chor der Heiligkreuzkirche in Gmünd.

will, muß seine Studien dort machen, wo natürlicher Sinn sich unverdorben äußert, „auf dem Lande" und nicht in Büchern.

Der Einwand aber, daß schöne Architektur keines schmückenden Beiwerkes bedarf, daß also die Baukunst in sich selbst Mittel der Wirkung genug berge, hat wohl etwas Berechtigtes in sich, aber die Wirkung des Gesamtbildes wird stets durch richtigen Baumschmuck künstlerisch erhöht und nicht erniedrigt werden. Der von Heinrich Parler erbaute berühmte Chor der Heiligkreuzkirche in Gmünd erhält erst vollends durch die künstlerische Umgebung, des vorgestellten Brunnens, der rechtsseitigen Bebauung und der linksseitigen Baumgruppe die berühmte, jeden Beschauer bestechende Wirkung. (Textbild 3.) Auch die höchste menschliche Kunst kann noch bedeutend gesteigert werden durch natürliches frisches Grün altehrwürdiger Bäume. Man denke sich auf Abb. f die alten Bäume gefällt, und das Kunstwerk des Kruzifixes wird auf dem großen Platze einen einsam verwaisten Eindruck hinterlassen.

Aber auch beim Höhepunkt weltlicher Kunst, „dem Schloßbau", war stets der Baumschmuck von grundlegender Bedeutung. Wie wird auf Abb. g erst durch die im Schloßhof gepflanzte alte Eiche die Tiefenwirkung dieses Hofes erreicht. Auch die Aufstellung des Baumes unmittelbar hinter dem mit einem Herkules geschmückten Brunnen gibt einen Wink für die Erhöhung plastischer Kunst durch Baumschmuck. Die beliebte Freilegung jüngster Zeit, entsprungen dem Streben, ein Kunstwerk allseitig den Blicken darzubieten, wäre auch in diesen bescheidenen Verhältnissen gleichbedeutend mit Vernichtung der intimen Wirkung. Zum Schlusse sei an Hand von Abb. h gesagt, wie die Gesamtansicht einer Stadt durch nicht mehr als vier Kastanienbäume zu einem künstlerisch überaus anziehenden und abwechslungsreichen Bilde wird, indem der Häusergruppe links das frische Grün rechts sich entgegenstellt, alles überragt von der beherrschenden Stadtkirche. Das belebende Wasser des Flusses im Vordergrunde erhöht das Architekturbild zum allgemein verständlichen Landschaftsbilde, was zu erreichen das letzte Ziel aller künstlerisch empfindenden Architekten sein soll.

Zusammenfassend sei noch hervorgehoben, daß die Wirkung all dieser vorgeführten Abbildungen in bezug auf den Baumschmuck unabhängig ist von jeder wissenschaftlichen Lehre, sei es Geometrie, sei es akademische Gärtnerkunst. Das instinktmäßige, natürliche Gefühl hat stets aus sich selbst heraus das Richtige zu treffen gewußt.

HANSEATISCHE STÄDTEBAUSCHMERZEN.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Die Freien und Hansestädte Lübeck, Bremen, Hamburg haben es infolge der Zersplitterung und der verhältnismäßig geringen Ausdehnung ihres Staatsgebietes lange mit ansehen müssen, daß der in ihren Handels- und Industriebetrieben beschäftigte Bevölkerungszuwachs sowohl, als auch der in der Stadt seine Geschäftsräume unterhaltende Kaufmann Wohnung in der Nachbarschaft außerhalb der hanseatischen Grenzen suchte und fand. Am günstigsten steht in dieser Hinsicht noch Lübeck da, das an der Wasserstraße der Trave entlang reichliche Landflächen in unmittelbarem Zusammenhange mit der Stadt einerseits und mit dem Bade- und Hafenvororte Travemünde andererseits besitzt. Mit weitschauendem Blick hat der Senat hier schnell zugreifend große Flächen erworben und zur Niederlassung der Industrie aufgeschlossen.

In weniger glücklicher Lage befindet sich schon Bremen, in dem man bereits glaubt, notgedrungen mit dem Gedanken liebäugeln zu müssen, das bisher treu überlieferte Einfamilienhaus in geschlossener Bauweise, das sogenannte Reihenhaus, in Zukunft aufzugeben und zu einer gedrängteren Wohnweise überzugehen, um den Übertritt der wachsenden Bevölkerung auf fremdes Gebiet möglichst lange hintanzuhalten. Bremerhaven aber liegt weitab und ist soviel kleineren Umfanges, daß es von den wie eine Klammer sich herumlegenden preußischen Städten Geestemünde und Lehe an Bevölkerungszahl schon überflügelt werden konnte.

Mit Recht wird hier deshalb Wert auf eine möglichst weitgehende Ausnutzung des für die Bebauung noch zur Verfügung stehenden freien Geländes gelegt — der Bebauungsplan ist unter Mitwirkung des Verfassers in Arbeit —, mit Recht auch auf eine möglichst bequeme Verbindung mit der Mutterstadt Bremen. Die vorhandene Eisenbahn — preußische Staatsbahn —, die vom Hauptbahnhof Bremen im Winter nur bis Geestemünde, im Sommer auch nur zu den gerade fälligen Dampfern des Norddeutschen Lloyd läuft, ist 63 km lang. Eine neue, etwas kürzere, und zwar eine elektrisch zu betreibende Bahn soll nach dem Entwurfe von Albert Sprickerhoff in Berlin-Grunewald*) auf dem Bremer Marktplatz bei der Börse als Untergrundbahn beginnen, über den Hauptbahnhof und im freien Gelände neben der Bremer Landstraße entlang geführt werden, um von Geestemünde ab bis zum Kaiserhafen in Bremerhaven als Hochbahn zu enden. Allerdings würden damit auch immer noch eine Reihe von Vororten angeschlossen werden, die nicht zu Bremen gehören. Es sollen aber auch zwischen den einzelnen deutschen Staaten keine neuen chinesischen Mauern errichtet werden.

Am schlimmsten sieht es in der größten Hansestadt Hamburg aus — reiht sich doch bis Blankenese an der Elbe hin Vorort an Vorort auf preußischem Gebiete für Hamburger Bürger, auf deren Kosten zum Teil auch Altona und Ottensen groß geworden sind. Dabei besitzt Hamburg selber in seinen Walddörfern noch Land genug zu neuen Siedlungen. Aber es sind völlig abgetrennte, in den Nachbarstaat eingesprengte Gebietsteile, denen jede Bahnverbindung fehlt, waldreiche Einsprengsel in idyllischer Abgelegenheit. Der Gedanke lag nahe, sie durch Eisenbahnen der Stadt näher zu bringen. Doch war es und ist es auch jetzt noch nicht leicht, den Gedanken zu verwirklichen;

*) Albert Sprickerhoff war im Wettbewerbe um einen Grundplan für Groß-Berlin mit dem Entwurfe einer die Großstadt durchziehenden Nordsüdfernbahn vertreten.

müssen doch die Bahnen preußisches Land durchqueren. Immerhin ist es dem Senat bzw. seiner Abteilung für Eisenbahnsachen endlich gelungen, die Erlaubnis zu Vorarbeiten für die Erbauung einer vollspurigen, elektrisch zu betreibenden Eisenbahn zu erwirken, die in Barmbeck über Volksdorf nach Wohlsdorf führen und von Volksdorf auch nach Groß-Hansdorf und Schmalenbeck abzweigen soll. Diese, als Schnellbahnen betrieben, werden sicherlich den Hamburger verlocken, die jetzt schon als Sommerfrische beliebten Walddörfer zu dauernd bewohnbaren Vororten umzugestalten.

Hierin liegt eine außerordentlich reizvolle Aufgabe für den Städtebauer, die allerdings mit Feingefühl angefaßt werden muß, um möglichst viel von der jetzigen Poesie in die zukünftige Gestaltung hinüberzuretten. Eine Waldsiedlung steht in Frage, eine möglichst weitgehende Erhaltung des Waldes — zum Teil prächtigsten Buchenwaldes, mit teilweiser Bebauung —, das ist etwas anderes, als die übliche Aufschließung von Waldgelände in der Umgegend Berlins! Die zur Bebauung geeigneten Stellen müssen sorgsam ausgesucht werden. Waldstraßen sollen keine Forstgestelle sein, vielmehr der Bewegung des Waldbodens, auch alten Waldwegen folgen, schönen Baumgruppen ausweichen und zu den Lichtungen, als den gegebenen Waldplätzen, führen, auf daß die Wohnstätten dem Walde wie Nester zwanglos eingefügt werden, seiner Wesensart sich anpassen und seine Reize durch den Gegensatz erhöhen helfen. Alles das aber in ländlicher, um nicht zu sagen dörflicher Freiheit, von Siedlung zu Siedlung wieder durch größere zusammenhängende Waldmassen getrennt, als in die Natur eingestreute und mit dieser zusammengestimmte Kunstwerke.

Die Bebauung der Waldränder außen herum sowohl, als an Waldwiesen im Innern ist durchaus zu rechtfertigen, um die Mittel zur Erhaltung des Waldkernes als Naturpark zu gewinnen, zu seiner Ausgestaltung als Volkspark im Verein mit Spiel- und Sportplätzen, Friedhöfen usw. So werden gesundheitliche Außenwerke für die Großstadt geschaffen. Dazu kommt die geplante Regelung des oberen Alsterlaufes bis Fuhlsbüttel hin, um die Aufgabe noch zu bereichern; denn die Ausdehnung Hamburgs nach allen Seiten hin wird kaum anders, als nach einem einheitlichen Gesamtplane geleitet werden können, schon aus allgemein wirtschaftlichen Gründen, die es nicht zweckmäßig erscheinen lassen, auf einmal an allen Ecken und Enden anzufangen, die vielmehr im freien Wettbewerb mit der Besiedlung nachbarlicher fremdherrlicher Gebietsteile die Möglichkeit einer gewissen Auswahl der gerade in Angriff zu nehmenden Erschließung fordern. Es bedarf demnach eines Gesamtplanes, um auf jeden Einzelfall gerüstet zu sein.

Auch das Alstertal bietet landschaftliche Reize wieder anderer Art, mit seinen grünen Ufern, weiten Wiesen und baumbestandenen Randstraßen. Einfacher liegen endlich die Verhältnisse für die Bebauung im Süden zwischen Wandsbek und der Berlin-Hamburger Eisenbahn. Zerfällt also das ganze Gebiet auch in mehrere, örtlich voneinander getrennte und dem Charakter nach auch verschiedene Teile, so liegt doch kein Grund vor, vor der Aufstellung eines Gesamtplanes zurückzuschrecken, der ja auch auf einen Zusammenschluß mit den eingesprengten fremden Landesteilen Rücksicht nehmen muß — einen übrigens sich notwendigerweise nur auf die Hauptverkehrszüge erstreckenden Zusammenschluß —, der sonst aber durchaus den eigenen Vorteil wahrzunehmen hat und gerade bei der Verschiedenartigkeit seiner einzelnen Teile die beste Gewähr für eine Staffellung der Wohnbedürfnisse bietet. Ein Wettbewerb, der auch vom Zentralausschusse der Hamburger Bürgervereine zur einheitlichen Gestaltung eines gesunden und schönen Groß-Hamburgs angeregt worden ist, würde sicherlich diese Fragen klären helfen.

Zeit ist aber nicht mehr zu verlieren, da es Altona auch nach Erweiterungen gelüstet. Es möchte die reichen Elbvororte bis Blankenese hier überschlucken und mit Wandsbeck einen Zweckverband bilden. Bis zu einem gewissen Grade könnte dies auch Hamburg nützen — durch einen Staatsvertrag wären dann wohl gemeinsame Interessen zu regeln. Wie immer bei Verträgen kommt es jedoch darauf an, wer zuerst und am besten auf die Verhandlungen gerüstet ist.

MITTEILUNG.

MODERNE PLANTECHNIK IM STÄDTEBAU. Von Willy Gumpel, Berlin. Wir leben im Zeitalter der Sozialpolitik im Städtebau. Die durch das überaus schnelle Anwachsen der Bevölkerung bedingten Gefahren hinsichtlich der Gesundheit, Kultur und Moral der Großstadtbewohner haben überall die Erkenntnis wachgerufen, daß die Schaffung gesunder und preiswürdiger Wohnstätten das Ziel jeder umsichtigen Stadtverwaltung werden muß.

Die erste Allgemeine Städtebau-Ausstellung in Berlin lieferte eine solche Fülle hervorragender Beiträge und erweckte so eingehende Teilnahme — nicht nur beim Fachmann und Sozialpolitiker —, daß es nicht wundernimmt, wenn sich die praktischen Erfolge dieser Bestrebungen, wichtige Erfahrungen im Siedlungswesen auszutauschen, bereits zu zeigen beginnen. Gerade in Berlin läßt sich dies am schärfsten feststellen.

Schon sieht es so aus, als ob sich eine Umwandlung an Haupt und Gliedern zu vollziehen beginne; zuerst kam der Gedanke eines Bebauungsplanes für „Groß-Berlin", mit anderen Worten: man wollte nicht mehr zugeben, daß jedes der einzelnen Glieder dieses Riesenkörpers nach seinem Belieben schalte und walte, während es sich um die immer brennender werdende Frage einer gesunden und preiswerten Siedlungsmöglichkeit für Millionen von Bewohnern handelt. Ein großzügiger, einheitlicher Plan soll vielmehr die Bebauung auf Grund der neuesten Errungenschaften der Städtebaukunst regeln. Eng damit zusammenhängend tauchte wie von selbst die Frage der Erhaltung der Lungen dieses Riesenkörpers, d. h. die Schaffung eines unausrottbaren Wald- und Wiesengürtels, auf. Natürlicherweise wurde mit dieser Forderung ein Zusammengehen aller beteiligten Kreise verlangt, und so entstand die neueste große Bewegung, die Gründung eines Zweckverbandes, der die die gesamte Bevölkerung bewegenden Fragen zu einer praktischen Lösung bringt, hoch erhaben über jeder einseitigen Interessenpolitik.

Vergegenwärtigt man sich noch die immer mehr um sich greifende Bewegung der Baugenossenschaften und die sich von Jahr zu Jahr ausbreitende Bodenreform, schließlich die neueste Richtung der Gesetzgebung, so erkennt auch der Fernstehende, daß sich ein Entwicklungsprozeß vollzieht, wie ihn bedeutsamer, einschneidender noch keine Zeit erlebt hat. Und was sich in Berlin, wo schon die Verkehrsfragen zu einer so gewaltigen Bewegung geradezu nötigen, begibt, geschieht im kleineren Maßstabe in fast allen deutschen Großstädten, sofern solche nicht, wie z. B. Mannheim, Krefeld, Frankfurt a. Main, der Hauptstadt

des Deutschen Reiches seit langem die Wege weisen, welche diese heute zu wandeln gezwungen wird.

Wichtig und nicht zu unterschätzen ist nun die Tatsache, daß alle diese Fragen nicht nur den einzelnen Städtebaukünstler, Gesetzgeber, Kommunalpolitiker und die beteiligten Behörden bewegen, sondern daß auch die Bevölkerung selbst mit regem Eifer alle Wendungen einer Lösungsmöglichkeit verfolgt. So sehen wir, mit welcher Ausführlichkeit jeder neue Plan in der Presse für und wider besprochen wird und mit welcher Teilnahme die Bevölkerung alle Einzelheiten beobachtet und bespricht, gleichgültig, ob es sich um einen notwendig werdenden Straßendurchbruch, die Anlage einer neuen Untergrundbahn oder um den Verkauf von städtischem Gelände handelt. Dabei wird der Frage der Bebauungsmöglichkeit eines neu zu erschließenden Geländes oft ein großes (Tempelhofer) Feld eingeräumt.

Um so merkwürdiger berührt es, daß man noch nicht darüber nachgedacht zu haben scheint, ob und wie man all den Köpfen, die sich nach jahrelangem Studium dieser Frage mit ihrer praktischen Lösung, besonders auf dem Gebiete der Städtebaukunst, befassen, ihr mühevolles Werk so weit wie möglich erleichtern kann. Es handelt sich doch gerade bei den dabei in Frage kommenden, oft auseinandergehenden Interessen darum, überzeugendes, übersichtliches Material in die Hand zu bekommen, und zwar nicht nur in intellektueller, sondern auch rein technischer, besser plantechnischer Beziehung. Die Sozialpolitik der Großstadt ist vorwärtsgestürmt, hat jedoch die unentbehrlichen technischen Unterlagen bei der großen Eile, mit der sie ihren Siegeslauf unternimmt, nicht mitgenommen. Mit anderen Worten: die Plantechnik steht nicht im Verhältnis zur Größe der Aufgaben, die ihr zu lösen zufallen. Es genügt nicht, daß man mit Lineal und Feder die Grenzen feststellt, die als Wohnstätten dienen oder als Wälder und Wiesen der Bevölkerung erhalten bleiben sollen — es reicht nicht aus, daß man auf dem Papier eine Bresche in bestehende Steinwälle legt, sondern der Städtebauer bedarf einer Möglichkeit, den Behörden sowohl wie der Bevölkerung seine Vorschläge greifbar vor die Augen zu führen. Da sich dies naturgemäß nicht in der Wirklichkeit, d. h. in natürlicher Größe am Stadtgebiete selbst, durchführen läßt, so muß es im kleinen geschehen, auf einem Wege, der das Stadtbild naturgetreu in allen Einzelheiten wiedergibt, und zwar nicht in bunten oder schwarzen Linien auf dem Papier, sondern auf plastischer Grundlage, auf der jede Einzelheit des Geländes, jedes Haus, jeder Platz, jede Straße, Wälder und Wiesen, kurz alles „en miniature" aufgebaut wird. Der Städtebaukünstler braucht mit einem solchen plastischen Plan zur Hand nicht das Stadtbild zu zeichnen, sondern er könnte bauen, wirklich aufbauen. Jede größere Stadt sollte sich daher, wie dies bisher nur vereinzelt geschehen ist und in einigen Beispielen auch auf der eingangs erwähnten Städtebauausstellung zu sehen war, ein Reliefmodell ihres Stadtgebietes herstellen lassen, auf dem die jeweiligen baulichen Veränderungen sofort festzustellen wären. Ein solcher Plan kann natürlich die papiernen Druckpläne nicht verdrängen. Dagegen spricht schon der verhältnismäßig hohe Anschaffungspreis eines solchen Kunstwerkes.

Die Kosten eines plastischen Planes richten sich je nach dem gewünschten Maßstabe und der Art des darzustellenden Geländes. Der genaue Preis läßt sich immer erst auf Grund einschläglicher Unterlagen von Fall zu Fall bemessen. Durchschnittlich beträgt er für einen plastischen Plan, der z. B. das Weichbild einer Stadt wiedergibt, und worauf die Häuserblöcke schematisch wiedergegeben, jedoch hervorragende Baulichkeiten naturgetreu nachgebildet werden, ungefähr 8—10 Pfg. für 1 qcm; ein Reliefmodell von 1 qm würde demnach 800—1000 Mk. kosten. So beträgt der Preis für den Plan der Stadt Frankfurt a. Oder, der auf der Dresdener Hygieneausstellung zur Ausstellung gelangt, bei einem Maßstabe von 1 : 3000 und einer Größe von 4 qm, rund 3000 Mk. — Handelt es sich um die Darstellung der Umgebung einer Stadt oder von Gelände, das wenig oder gar keine Baulichkeiten aufweist, so schwankt der Preis zwischen 4 und 7 Pfg. für 1 qcm. Diese Reliefmodelle gelangen übrigens meistens überhöht zur Darstellung und haben sich bisher selbst in den größten Abmessungen als sehr gut versendungsfähig erwiesen. Die Haltbarkeit der plastischen Pläne ist eine unbegrenzte. Andererseits gestattet das Material, Abänderungen und Nachträge aufs leichteste vorzunehmen, so daß auf diese Weise der Plan stets auf dem laufenden gehalten werden kann.

Vergegenwärtigt man sich, daß die Städte in einem solchen plastischen Plane einerseits, wie die Erfahrung lehrt — z. B. auf Ausstellungen —, ein außerordentliches Reklamemittel für die Veräußerung von Gelände besitzen und andererseits infolge seiner Haltbarkeit ein Inventarstück von bleibendem Wert, so erscheinen die Kosten verhältnismäßig niedrig. Eine im Besitze eines plastischen Planes befindliche Stadt ist in der Lage, der Bürgerschaft die fortlaufenden Veränderungen des Stadtbildes zugänglich zu machen; selbst der geübte Kartenleser und der Städtebauer, deren Ortssinn keiner neuen Mittel bedarf, werden in dem Modellplan eine willkommene Unterstützung ihrer ästhetischen Phantasie finden und viel leichter als nach papiernen Plänen im voraus beurteilen können, wie sich die geplante Umwandlung eines Stadtbildes oder Geländes nach ihrer Fertigstellung ausnehmen wird. Fragen, wie sie Berlin z. B. hinsichtlich der Straßendurchbrüche oder der Bebauung (Tempelhofer Feld) bewegen, würden zu einer eigenartigen und allen Interessen dienlichen Lösung auf diese Weise gebracht werden können, und dasselbe gilt für alle größeren Städte mit ihren wechselseitigen Bemühungen und Anregungen im Städtebau.

CHRONIK.

Auch die ALTONAER ALTSTADT soll nun saniert werden, und zwar durch Verbreiterung und teilweise Verlegung der Straßen und durch Herstellung einer neuen Verbindungsstraße, die vom Elbufer herauf zur Königstraße führen wird, ähnlich wie in Hamburg; hoffentlich, wie wir hinzufügen, mit glücklicherer Hand, wie in der Hamburger Südvorstadt geschehen.

Bald werden nun in BERLIN auch die alten Häuser, die an der ADLER-, DER HOLZGARTEN-, DER UNTERWASSER- UND ALTEN LEIPZIGER STRASSE, SOWIE AN RAULES HOF liegen, fallen. Daß damit wieder ein Stück Alt-Berlins verschwinden wird, kann wohl bedauert, doch kaum gehindert werden. Wenn aber das Viertel durch eine neue Straße für moderne Bebauung aufgeshlossen, oder wie es so schön heißt „saniert" werden soll, so darf wohl dem Wunsche Ausdruck gegeben werden, dies möge unter möglichster Schonung des Charakters des alten Stadtteiles geschehen.

Der s. Zt. von den Magistraten der Vorstädte CHARLOTTENBURG, WILMERSDORF, RIXDORF UND LICHTENBERG an den Minister des Innern geiichtete Antrag, die BAUPOLIZEI den städtischen Verwaltungen zu übertragen, ist zwar abgelehnt worden. Immerhin hat aber die Anordnung zur Folge gehabt, daß die Bauämter der Königlichen Polizei angewiesen sind, mehr als bisher im Einvernehmen mit den Stadtverwaltungen zu arbeiten.

Der RINGBAHNHOF EBERSSTRASSE IN SCHÖNEBERG bei Berlin soll zu einem Umsteigebahnhof der Wannsee- und der Potsdamer Eisenbahn umgebaut werden, das für die bevorstehende Bebauung des Schöneberger Südgeländes, dessen nördlicher Teil bis zur Station Ebersstraße und dem Kreuzungspunkt der Ring-, Wannsee- und Potsdamer Fernbahn reicht, von größter Bedeutung ist. Die Schöneberger Maxstraße, die neben dem Bahnhofe Ebersstraße liegt, und die eine Hauptzugangsstraße zum Südgelände bildet, findet jetzt ihr Ende am Bahnkörper der Potsdamer Bahn, nachdem sie unter dem etwas nördlich davon gelegenen Bahnkörper der Ringbahn hinweggeführt worden ist. Diese Stelle ist also für die Anlage eines Umsteigebahnhofs ganz vorzüglich geeignet. Durch den Umsteigebahnhof würde auch eine erhebliche Verkehrsverbesserung für die an der Ringbahn gelegenen Vororte Halensee, Schmargendorf, Wilmersdorf, Friedenau, Tempelhof und Rixdorf erlangt werden.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

8. Jahrgang 1911 7. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE - CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

DER VERKEHR, DIE GRUNDLAGEN DES KÜNFTIGEN GROSS-BERLIN.

VORTRAG, GEHALTEN AUF DER BERLINER STÄDTEBAU-AUSSTELLUNG 1910.

Von Prof. Dr.-Ing. BLUM.

Die übliche Auffassung des Großstadtproblems geht von den Schäden der zu dichten Belegung der Wohnungen aus und fordert zur Erzielung einer frohen, glücklichen, gesunden, zufriedenen, lebenskräftigen Großstadtbevölkerung ihre Ausbreitung auf eine wesentlich größere Fläche mit gesunden, nicht eng belegten Wohnungen. Bei der Erörterung, wie das zu erreichen sei, werden die Bodenpolitik, die Freiflächen, die Baupolizei, die Bebauungspläne erörtert; vom Verkehr wird aber nur auf die Wichtigkeit der Staatsschnellbahnen hingewiesen, allenfalls noch auf den Personen-Fernverkehr. Darin zeigt sich einerseits eine Unterschätzung der Wichtigkeit des Verkehrs und andererseits auch eine Verkennung seiner Schwierigkeiten und seines eigentlichen inneren Wesens, ebenso wie des volkswirtschaftlichen Charakters der Weltstadt.

Es kommt nämlich vor allem darauf an, der Bevölkerung der Großstädte die Daseinsmöglichkeit zu geben. Und diese Daseinsmöglichkeit beruht auf dem Güterverkehr, und zwar auf einem ständigen Güterumschlag allergrößten Stils. Zum Leben in der Stadt ist das Heranschaffen von Nahrung, Kleidung, Bau- und Heizstoffen erste Voraussetzung und ferner die Ermöglichung gewerblicher Arbeit, die wieder auf dem Heranschaffen von Roh- und Heizstoffen und dem Fortschaffen der erzeugten Güter beruht. Die Millionenstädte unserer heutigen hochentwickelten Kulturstaaten sind nur möglich, weil Dampfschiffe und Eisenbahnen den Güterverkehr größter Mengen ermöglicht haben. Weltstädte sind nur möglich im Zeichen der Weltwirtschaft und des Weltverkehrs. Sie müssen also mit allen ihren Einzelgebieten verknüpft sein mit den Adern des Weltverkehrs. Diese Adern aber sind die Wasserstraßen und die Gütereisenbahnen.

Auf dem planmäßigen Weiterausbau der Wasserstraßen und der Güterbahnen muß sich demgemäß die weitere Weltstadtgestaltung aufbauen. Das ist aber nicht nur aus diesen volkswirtschaftlichen Erwägungen heraus notwendig, sondern ergibt sich auch aus den besonderen technischen und wirtschaftlichen Verhältnissen der Verkehrsanstalten selbst. Denn die Anlagen für den Güterverkehr sind bei allen hochentwickelten Eisenbahnen bei weitem die wichtigsten und schwierigsten. Sie erfordern die höchste technische Intelligenz, die größten Flächen, die größten Kapitalien, die größten Betriebskosten; sie bringen aber auch die Überschüsse der Eisenbahnen. In weitem Abstand hinter dem Güterverkehr kommt erst der Fernpersonenverkehr und dann erst der Vorortverkehr.

Der oft so gründlich verachtete Güterverkehr ist es auch, dessen Bewältigung für das künftige Groß-Berlin die größten Entwicklungsmöglichkeiten bietet.

Nach Wichtigkeit, Schwierigkeit, Kapitalaufwand stufen sich die einzelnen Gebiete des Verkehrs, wie nachstehend angegeben, ab, und in dieser Reihenfolge muß auch bei der Aufstellung des Grundlinienplans für die künftige Bebauung Groß-Berlins vorgegangen werden, weil sich immer das Folgende auf dem Vorhergehenden aufbaut und erst aus ihm entwickelt werden kann:

1. Wasserverkehr, neue Kanäle; Eisenbahngüterverkehr; Verteilung der Großindustrie.
2. Personen-Fernverkehr der Eisenbahnen; Umgestaltung einzelner, aber besonders wichtiger Gebiete der Innenstadt. — Damit beginnen die großen architektonischen Probleme und die Fragen der Freiflächen im Stadtinnern.
3. Vorortverkehr der Staatseisenbahnen; Städtebahnen.
4. Schnellbahnverkehr.
5. Festlegung der Verkehrsschwerpunkte in der ganzen Fläche; Durchbringung der Freiflächen von außen in der Richtung auf die Innenstadt.
6. Einzelfragen schönheitlicher, gesundheitlicher und verkehrstechnischer Natur; Aufstellung der Einzelbebauungspläne, Änderung der Baupolizeibestimmungen.

Noch auf zwei anderen Gebieten tritt uns die Abhängigkeit planmäßiger Großstadtgestaltung von den Verkehrsanstalten entgegen, nämlich auf wirtschaftlichem und städtebaulich-technischem Gebiet.

Die Wirtschaftlichkeit und die Geldbeschaffungsmöglichkeiten sind mit dem Verkehr aufs engste verknüpft, weil die Neuanlagen und Umgestaltungen für den Verkehr die größten Kapitalien erfordern. Ihnen gegenüber sind die Kosten für Straßen und Plätze verhältnismäßig gering. Äußerste Vorsicht ist also gerade bei allen Vorschlägen für Verkehrslinien nötig, denn sonst verläßt man den Boden der Wirklichkeit. Es mag sehr den Eindruck weitschauender Voraussicht erwecken, wenn man viele Linien vorsieht; aber man kommt dabei gar zu leicht zur Uferlosigkeit, weil man den ungeheuren Kapitalbedarf für so viel Bahnen vernachlässigt.

Städtebaulich beeinflussen die Verkehrsanstalten (Wasserstraßen, Eisenbahnen, Schnellbahnen) die Stadtanlage sowohl befruchtend wie hindernd. Die Häfen und Bahnhöfe sind die lebenspendenden Quellen und daher die Strahlenpunkte, von denen die Straßen aus entwickelt werden müssen. Die Eisenbahnlinien sind die natürlichen Richtungen für viele zu ihnen parallel anzulegende wichtige Straßenzüge, besonders die Radialstraßen. Andererseits hindern sie aber besonders im Bereich der Bahnhöfe die Anlage von Querstraßen.

I. Der Güterverkehr.

Im Güterverkehr sind für Groß-Berlin vor allem folgende Aufgaben zu lösen: die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen gegenüber den künftig gewaltig sich steigernden Verkehrsanforderungen, also der Ausbau und die Vergrößerung vorhandener Anlagen; ferner eine großzügige Umgestaltung des Güterbetriebsdienstes und des Durchgangsverkehrs; sodann das Hineintragen des Güterverkehrs in die von ihm bisher nicht erschlossenen Gebiete, also die Anlage neuer Güterbahnen und neuer Kanäle.

Bei allen vorhandenen Anlagen, besonders in der Innenstadt und den näheren Vororten, muß die Erhöhung der Leistungsfähigkeit sichergestellt werden ohne Vergrößerung der Bahnhofflächen, weil ein Zukauf viel zu teuer wäre und außerdem die gesunde Straßenentwicklung noch mehr hindern würde, als das bereits an vielen Stellen geschieht. Die Aufgabe kann aber auch bewältigt werden, und zwar durch eine scharfe Trennung der Verkehrs- von den Betriebsanlagen. Erstere müssen an den vorhandenen Stellen verbleiben — man kann einen Güterbahnhof nicht einfach fortnehmen, weil man damit seine Umgebung wirtschaftlich zu schwer schädigen würde —, die Betriebsanlagen, Verschiebe- und Aufstellgleise, Lokomotivschuppen, Werkstätten, können und müssen dagegen weit nach außen verlegt werden, um im Innern für den Verkehr freie Bahn zu schaffen. Dabei ist der Umbau der Güterbahnhöfe, wie überhaupt aller Bahnhöfe, so durchzuführen, daß dabei gleichzeitig die vorhandenen Fehler der Stadtanlage beseitigt werden.

Wohl noch mehr als durch den Umbau vorhandener Bahnhöfe wird die Entwicklung Groß-Berlins durch die notwendigen neuen Güterbahnhöfe und Güterbahnen beeinflußt werden. Hier sind zunächst die jetzigen „Eisenbahnwüsten" zu befürchten, jene großen Gebiete im Nordosten, Südosten und jenseits der Havel, die jetzt die Segnungen des Eisenbahnverkehrs entbehren. Jene Gebiete sind nicht nur für die Industrie, sondern auch für Wohnzwecke so lange verloren, bis der Güterverkehr in sie hineingetragen wird, weil sonst die endlos langen Fuhrwerksbewegungen zu teuer werden, z. B. zum Heranschaffen von Baustoffen für Häuser, Entwässerungsanlagen, Straßen.

Aber auch aus eisenbahnbetriebstechnischen Gründen sind neue Bahnen notwendig, um die Gütergleise der Berliner Ringbahn — das Schmerzenskind des ganzen Berliner Verkehrs — und die an ihr liegenden veralteten Verschiebebahnhöfe zu entlasten. Hierzu sind große neue Verschiebebahnhöfe weit draußen anzulegen — von denen einer — Wustermark — bereits besteht, ein zweiter — Michendorf — schon im Staatshaushaltsgesetz vorgesehen ist. Die neuen Verschiebebahnhöfe sind durch Güterumgehungsbahnen zu verbinden. Diese sind dann so zu führen, daß die Ansprüche der Eisenbahn mit der Forderung der Befruchtung der „Eisenbahnwüsten" möglichst in Einklang gebracht werden. Das läßt sich im Norden von der Lehrter Bahn bis zur Schlesischen Bahn recht gut erreichen; im Süden bedingen dagegen ungünstige örtliche Verhältnisse eine Ergänzung der ziemlich weit abliegenden „Südlichen Umgehungsbahn" durch besondere Gütergleise mehr in der Nähe des Teltowkanals. Die Eisenbahnverhältnisse sind zu verwickelte, als daß man mit dem einfachen Gebilde eines „Ringes" arbeiten könnte. Daß die Gütergleise der alten Berliner Ringbahn einen Ring bilden, ist ihr schwerster Fehler! Auch mit „Massengüterbahnen" müßte man wenigstens insofern rechnen, als man ihre etwaige Ausführung nicht erschwert. In Erscheinung tritt dabei innerhalb des künftigen Stadtgebietes allerdings nur eine etwaige aus dem Braunkohlengebiet heranzuführende Bahn, die im Südosten bis in die Nähe des Teltowkanals vorstoßen würde.

Von besonderar Bedeutung ist ein großzügiger Ausbau der Güterverkehrsadern gerade für Groß-Berlin im Hinblick auf seine Industrie. Das gewerbliche Leben Berlins beruht nämlich nicht auf so günstigen Voraussetzungen, wie das der anderen Weltstädte. Diese liegen alle am Meer oder an großen Binnenseen, so daß sie sehr günstige Förderungsbedingungen haben. Berlin dagegen liegt im Landesinnern, und das billigste Beförderungsmittel, das großräumige Schiff, kommt nicht dorthin. Andererseits liegt aber Berlin außerdem noch sehr weit ab von den großen Lagerstätten der Rohstoffe und der Kohle. Demgemäß muß dafür gesorgt werden, daß wenigstens innerhalb Berlins die Förderungsbedingungen für seine Industrie so günstig wie möglich gestaltet werden, und es muß die teuerste aller Förderungsarten — das Straßenfuhrwerk — ausgeschaltet werden. Die Industrie muß also unmittelbaren Eisenbahn- und wenn möglich auch Wasseranschluß erhalten. Wer nun aber weiß, wie schwierig eisenbahnbetriebstechnisch die Bedienung von Industrieanschlüssen ist, dem ist ohne weiteres einleuchtend, daß jeder Plan unbrauchbar ist, der die Industrie über kleine und kleinste Fetzchen zerstreut. Unbedingt notwendig sind vielmehr große geschlossene Industriegebiete, die im ganzen Umkreis der Stadt zu verteilen sind — nicht etwa an einer einzigen Stelle zu sammeln sind; denn das würde die sozialen Unterschiede der Bevölkerung noch mehr verstärken.

Um einen Begriff von der notwendigen Größe eines einzelnen Industriegebietes zu geben, sei z. B. erwähnt, daß künftig ein neuer im Osten gelegener Vieh- und Schlachthof nötig wird, der allein rund 6 qkm groß werden muß. Der jetzige Viehhof ist zu klein, er kann z. B. den Magerviehverkehr nicht aufnehmen, er macht der Eisenbahn ungeheure Schwierigkeiten und stört außerdem seine Umgebung empfindlich; der künftige Schlachthof würde dabei auch zum Fernhalten dieser Störungen ringsum von Wald zu umgeben sein.

II. Der Personenfernverkehr.

Bei der Umgestaltung der Anlagen für den Personenverkehr tritt die Bedeutung des Güterverkehrs wieder zutage. Denn die Schwierigkeiten des Personenverkehrs liegen nicht in den Personenbahnhöfen —, geschweige denn in Empfangsgebäuden, die der Laie so oft mit dem „Bahnhof" verwechselt. — Die Schwierigkeiten liegen vielmehr in den Abstellbahnhöfen und in den Verbindungen mit den Güterbahnhöfen. Insbesondere muß in der Berliner Innenstadt der notwendige Raum für die Umänderung der Personenbahnhöfe durch den vorhergehenden Umbau der Güterbahnhöfe gewonnen werden.

Von besonderer Wichtigkeit ist für Groß-Berlin die Anlage einer Nord-Süd-Fernlinie zwischen den südlichen und nördlichen Linien. Während durch die alte Berliner Stadtbahn eine unmittelbare Verbindung zwischen Osten und Westen besteht, fehlt diese in der Nord-Südrichtung. Dadurch wird der Süden Berlins von der Ostsee, der Norden Berlins von Sachsen-Thüringen losgerissen, aber auch Pommern mit der Ostsee von Süddeutschland, Skandinavien von der Schweiz-Italien. Es ist also nicht nur ein Berliner, sondern ein allgemeines, deutsches verkehrspolitisches Problem. Für die Eisenbahnverwaltung würde die Verbindung — in Form einer Tiefbahn auszuführen — allerdings sehr erhebliche Opfer bedingen, dafür aber auch einen großen Verkehrszuwachs, also höhere Einnahmen bringen. Außerdem läßt sich im Durchgangsbetrieb sehr viel mehr leisten als im Kopfbetrieb, weil der Betrieb in Kopfbahnhöfen mit erheblichen Mängeln behaftet ist.

Die Nord-Südlinie ist in den Wettbewerbentwürfen, die die Verkehrsfragen ernstlich bearbeiten (Hochbahn, Petersen, Blum, Sprickerhof), gleichmäßig enthalten — ein Beweis für ihre Wichtigkeit. Aus diesen Entwürfen geht auch übereinstimmend hervor, daß der Verkehr nicht in wenigen „Hauptbahnhöfen" zusammengedrängt werden darf, sondern über eine ganze Reihe von kleineren Bahnhöfen verteilt werden muß, wie es in der alten Stadtbahn schon der Fall ist. Ob hierbei die Nord-Südlinie über den Lehrter Bahnhof (Hochbahn, Petersen, Sprickerhof) oder über Bahnhof Friedrichstraße (Blum) zu leiten ist, ist keine Frage von grundsätzlicher Bedeutung. Die Hauptsache ist der Gesamtgedanke der durchgehenden Verbindung und die Verteilung des Verkehrs über eine Reihenfolge von Durchgangsbahnhöfen. Ob „Hauptbahnhöfe" — noch dazu in Kopfform — auf vorhandenem Gelände überhaupt in genügender Leistungsfähigkeit geschaffen werden können, muß bezweifelt werden, denn mit dem Personenbahnhof ist es dabei nicht getan; es müßte vor allem auch für die Abstellbahnhöfe mit ihrem riesigen Flächenbedürfnis gesorgt werden. Bei der Nord-Süddurchgangslinie sind die Abstellbahnhöfe dagegen weit draußen, z. B. bei Karow, anzulegen, wo Gelände in beliebiger Ausdehnung billig zur Verfügung stehen.

Eine weitere Frage im Personenverkehr ist die der Städtebahnen. Darunter sind Schnellinien nach den benachbarten Großstädten zu verstehen, die elektrisch mit sehr hoher Geschwindigkeit betrieben werden und nur dem Personenverkehr zwischen den betreffenden Städten dienen. Solche Bahnen befinden sich z. B. schon für Düsseldorf—Köln, Wiesbaden—Frankfurt in Vorbereitung. Für Groß-Berlin muß man mindestens — ebenso wie bei den Massengüterbahnhöfen — mit der Möglichkeit solcher Bahnen rechnen. Das ist um so nötiger, als die Städtebahnen wegen ihrer hohen Geschwindigkeit sehr hohe Anforderungen an die Linienführung stellen. Man sollte demgemäß die notwendigen langen geraden Linien für Städtebahnen nach Hamburg, Stettin und Leipzig offenhalten; übrigens sind sie für den Grundlinienenplan sehr fruchtbar, weil neben ihnen gleichzeitig Stadtschnellbahnen und Parallelstraßen vorzusehen sind.

III. Schnellbahnen.

Im Schnellbahnproblem Groß-Berlins ist künftig mit drei verschiedenen übereinanderliegenden Netzen zu rechnen: das örtlich am wenigsten ausgedehnte Netz ist das der selbständigen Schnellbahnen der Gemeinden und Privatgesellschaften. Seine Linien — Hoch- und Tiefbahnen — verlaufen vor allem im Stadtkern. Das zweite Netz ist das der staatlichen Stadt-, Ring- und Vorortbahnen, dessen Linien schon weit hinausreichen. Das dritte Netz ist erst im Entstehen begriffen. Es sind die Linien des beschleunigten Vorortverkehrs — vgl. die sogenannten Bankherrenzüge der Wannseebahn! Sie reichen noch weiter hinaus als die bisherigen Vorortbahnen, werden größtenteils auf die Mitbenutzung der Fernpersonengleise angewiesen sein; ihre Züge dürften künftig mit den Zügen des sogenannten Nachbarschaftsverkehrs vielfach zusammenfallen.

Die Unterschiede in diesen drei Netzen sind nicht un-

günstig, sofern man nur die Linien richtig führt, dergestalt, daß nirgendwo ein ungesunder Wettbewerb, vielmehr überall gesunde gegenseitige Befruchtung eintritt. Auch im Vorortverkehr ist eine durchgehende Nord-Südverbindung notwendig und in den genannten Entwürfen viergleisig in Aussicht genommen.

Beim weiteren Ausbau der Schnellinien darf man nicht mehr mit einer erheblichen Ausdehnung der staatlichen Bahnen rechnen, denn deren Schwierigkeiten im Stadtinnern werden trotz der Nord-Südverbindung zu groß. Vielmehr muß auch in den Außengebieten der Bau selbständiger Schnellinien einsetzen. Die Entwicklung hat dabei radial zu erfolgen. Die Gestaltung der Großstadt nach dem System der Umgürtelung ist überhaupt falsch, an ihre Stelle hat die radiale Weiterbildung zu erfolgen, was besonders in dem Erläuterungsbericht von Möhring-Petersen sehr schön nachgewiesen ist. Demgemäß sind auch „Ringbahnen" für den Vorortverkehr zu verwerfen. Man macht sich, wenn man solche Bahnen für zweckmäßig hält, nicht klar, welche Unsummen sie verschlingen, und welchen geringen Verkehrswert sie haben. Gegen diese „Ringlinien" muß der Verkehrspolitiker endlich einmal Front machen; der Großstädter will nicht „Karussell" fahren, er muß radial zwischen Innenstadt und Vorort befördert werden. Der Londoner „Innenring" und die Berliner „Ringbahn" sind weder verkehrs- und betriebstechnisch, noch verkehrspolitisch Ringlinien, sondern setzen sich aus Durchmesser- und Radialverkehren zusammen. Die ringförmige Wiener Stadtbahn ist wegen dieser Gestalt verpfuscht; die Stärke der Berliner „Ringbahn" liegt darin, daß der Ring bei ihr an den drei wichtigsten Stellen durchbrochen ist!

Zur Erleichterung der Geldbeschaffung für Schnellbahnen sind durch entsprechende Betriebsüberlassungsverträge äußere vorhandene staatliche Vorortbahnen mit einzelnen im Innern zu schaffenden Schnellinien unmittelbar zu verbinden. Denn manche staatliche Vorortlinie hat im Innern ungünstig gelegene Stationen oder kommt überhaupt noch nicht recht ins Stadtinnere (z. B. die Görlitzer Linie), so daß ihr gesamter Verkehr sich nicht recht entwickeln will; andererseits möchten sich die im Innern zu schaffenden Schnellbahnen gern nach außen verlängern, können dies jedoch kaum tun wegen der zu hohen Kosten. — Durch entsprechende Verträge und Einrichtung des Durchgangsverkehrs könnte vielleicht beiden geholfen werden. Von besonderer Bedeutung für die Erschließung neuer Gebiete ist je eine Vorortlinie in das Seengebiet südlich des Müggelsees nach dem Scharmützelsee hin, ferner eine Linie in die großen bisher unerschlossenen Gebiete nördlich Spandaus und in das Gebiet westlich der Havel zwischen Spandau und Potsdam.

IV. Die Innenstadt.

Liegen die Hauptverkehrspunkte im Innen- und Außengebiet durch die Güterbahnhöfe, Fernpersonenbahnen und Schnellbahnen fest, so kann man nun auch an die Verbesserung und Verschönerung der Innenstadt herangehen. Hauptsache ist hierbei die Erzielung möglichst weitgehender Verkehrsverteilung. Diese kann auch erreicht werden. Denn allerdings liegen um Berlin herum eine Reihe von Schranken, doch können diese durchbrochen werden. Es sind im Norden die Bahnanlagen von Moabit, im Osten die Bahnanlagen bei Stralau in Verbindung mit der Spree, im Süden das Tempelhofer Feld. Bei diesen drei Schranken ist die Durchbrechung mit zahlreichen Radialstraßen möglich ohne allzu hohe Kosten. Schwieriger ist die Schranke der Havel, die aber auch nur an zwei Stellen — nördlich Spandau und am Kaiser-Wilhelm-Turm — überbrückt zu werden braucht. Das sind mit der Döberitzer Heerstraße die einzigen Stellen, an denen „Ausfallstraßen" nötig werden. Hier sind sie aber nicht gefährlich, weil die Stellen schon weitab liegen und außerdem in Gebieten großer Wälder. Im übrigen muß man versuchen, „Ausfallstraßen" zu vermeiden; denn sie würden den Verkehr ungesund sammeln, ganz kleine Gebiete auf Kosten alles übrigen ungebührlich bevorzugen und sehr viel Geld kosten.

In der Innenstadt liegt das Grundübel in der Sperre, die von Nord nach Süd durch Berlin hindurch errichtet ist durch die Lehrter Bahn, die staatlichen Gärten und die Potsdamer Bahn. Hier ist das Problem: Querdurchdringung dieser Barrikade durch zahlreiche Ost-Weststraßen, Öffnung des Stadtteils Moabit nach Osten, Süden und Südosten, Zusammenschließung von Berlin W. und Berlin SW., Befruchtung von Berlin SW. bis SO.

Die Lösung dieser Aufgabe ist verkehrstechnisch, architektonisch und wirtschaftlich die wichtigste und schwierigste für ganz Groß-Berlin, und gerade hier zeigt sich wieder, wie sehr die gesunde Weitergestaltung von den Eisenbahnen beherrscht wird; denn hier kann überhaupt nichts Großes geschaffen werden ohne vollständige Umgestaltung der Personen- und Güterbahnhöfe. Daher haben sich auch die genannten Entwürfe eingehend mit dieser Frage beschäftigt, und zwar nicht nur in der im Programm geforderten „skizzenhaften" Form; es sind vielmehr ganz genaue Entwürfe nötig, die nur auf Grund mehrfacher Vorentwürfe ausgearbeitet werden können. Man hat es gerade hier mit außerordentlich schwierigen Höhenverhältnissen zu tun, und außerdem muß man die schwere Aufgabe lösen: Die Bahnhöfe müssen in ihrer Leistungsfähigkeit gesteigert werden, gleichzeitig aber müssen sie ihrer Fläche nach verkleinert werden; das Ganze muß bezahlt werden aus dem Verkauf eines Teiles der gewonnenen Flächen. Auch hier spielt wieder der Güterverkehr die Hauptrolle, und gleichzeitig sind die Entwürfe für die Güterbahnhöfe so aufzustellen, daß die Schnellentladung für Massengüter eingeführt wird.

Bei einer genauen Bearbeitung der Eisenbahnanlagen erhält man dann das erfreuliche Ergebnis, daß tatsächlich alle wichtigen, jetzt unterbundenen Straßen durchgelegt werden können. Dies beseitigt auch in Verbindung mit der Durchbrechung der früher erwähnten Schranken die anderen Verkehrsnöte Berlins zum wesentlichsten Teil. Wenn die Umgestaltungen im Bereich des Lehrter und Potsdamer-Anhalter Bahnhofs ingenieur-technisch, verkehrspolitisch und künstlerisch die höchsten Leistungen erfordern, so kann hier andererseits ein Gesamtmonumentalwerk geschaffen werden, das in keiner Stadt der Welt seinesgleichen finden wird. An diesem Brennpunkt müssen sich alle schaffenden Kräfte vereinigen, ein gewaltiges Denkmal zu errichten für den Ruhm der deutschen Kaiserstadt. Das ganze Gebiet — jetzt zum größten Teil so hoffnungslos — muß künftig eine gewaltige Monumentalschöpfung werden vom Nordring durch Moabit hindurch zum Königsplatz und Brandenburger Tor, den Tiergarten mitumfassend zum Potsdamer Platz,

zu dem neuen großen Bahnhof und dann zu der anderen großen Weltstadtschöpfung, zum Tempelhofer Feld. Das wird dann auch wahre Weltstadtschönheit! Den Ruhm der preußischen Geschichte, die Schönheit der Haine und Wälder, die großen Stätten der Kunst, das geschäftige Leben der Mitte, die großen Brennpunkte des Verkehrs einheitlich erfassen und einheitlich beherrschen mit großen, monumentalen Achsen!

Und man kann das schaffen, den Kleinmütigen zum Trotz, die da von Unmöglichkeiten reden. Man muß nur groß genug denken können im Monumentalen und kühl genug im Verkehrstechnischen und Wirtschaftlichen. Und Achtung muß man entgegenbringen dem Verkehr und seiner grundlegenden Bedeutung, besonders dem Güterverkehr, der all das Weltstadtleben spendet. Und man muß im richtigen Maßstab denken können, in dem einzigen möglichen Maßstab: Sechs Millionen Menschen und drei Jahrzehnte!

GARTENSTADT HOPFENGARTEN BEI MAGDEBURG.

Von P. F. SCHMIDT, Magdeburg.

Die Gründung einer Siedlung durch die Gartenstadtgesellschaft in Magdeburg geschah so schnell, und der Bau der ersten 70 Einfamilienhäuser wickelte sich trotz der Bauaussperrung im vergangenen Sommer so glücklich ab, daß schon im Herbst an 50 Wohnungen bezogen werden konnten. Infolgedessen ist es möglich, schon heute an einer Stelle, wo vor kurzem noch sich Ackerland befand, von dem Anfang einer wohlüberlegten und geschlossenen Siedlungsanlage zu sprechen und die Straßenbilder zu übersehen. Das Gelände von Hopfengarten liegt im Süden der Stadt, seitwärts von der Leipziger Landstraße, auf einer nahezu ebenen Erhöhung am Börderande. Die Nähe des Fabrikviertels Buckau bedingt das Vorherrschen des Kleinhauses und damit ein fast ländliches Aussehen. Von diesen sehr einfachen Bedingnissen geht nun der Bebauungsplan der Baugenossenschaft aus, der den leitenden Architekten Amelung zum Urheber hat.

Als das Wichtigste erschien, nicht für alle Zeiten schon jetzt die Straßen für das ganze Gelände festzulegen, sondern nur das jeweilig der Bebauung erschlossene Stück des Ackers nach den vorhandenen Bedürfnissen aufzuteilen. Alle Schwächen städtischer Bebauungspläne, die bloß auf dem Papier erdacht sind, werden durch dieses Vorgehen vermieden, das eigentlich so selbstverständlich ist, als es in unserer Zeit neu wirkt. Man kann es allerdings nur da anwenden, wo, wie in Hopfengarten, die Grundstücke ratenweise erworben oder sonst eine größere Fläche nach und nach erschlossen werden kann. In diesen Fällen sollte sie aber auch stets Anwendung finden, aus wirtschaftlichen Gründen, um nicht totes Kapital in die Straßenkosten zu stecken, und aus schönheitlichen, um der unleidlichen Verzettelung der Einzelhäuser über weite Flächen vorzubeugen. Vor allem ist es aber dergestalt in Hopfengarten möglich, für die später zu erschließenden Stücke freie Hand zu behalten und den vorläufigen Plan beliebig je nach dem veränderten Bedürfnis (verschieden großer Grundstücke usf.) und den gewonnenen Erfahrungen abzuändern. Ohne ein Entgegenkommen aller Behörden, deren rühmend gedacht sei, wäre allerdings ein solcher städtebaulicher Versuch wie Hopfengarten gar nicht möglich gewesen.

Lageplan der Gartenstadt „Hopfengarten“ bei Magdeburg.

Die beiden Zugänge in der nordwestlichen und nordöstlichen Ecke — die Fläche ist sonst geschlossen geschnitten — bedingen zwei Verkehrsstraßen, die sich dem ganz leicht gesenkten Gelände in flacher Krümmung anpassen und in einer Platzerweiterung treffen. Alle übrigen Straßen sind als Wohnstraßen behandelt und schmal gelassen (9 m breit); die meisten haben am Eingang eine Krümmung, um ein geschlossenes Bild zu erzielen, verlaufen im übrigen aber — mit Ausnahme einer Versetzung „Am Rasenwinkel“ — gerade. Nicht ein spielerisches Versuchen malerischer (mittelalterlicher!) Straßenbilder also, sondern ein Befolgen gegebener Bedingnisse, wie der Grundstücksgrößen, bestimmt den Plan; als Hauptsache der Straßenführung gilt, den Grundstücken überall Luft und Sonne zuzuführen. Auf dem noch nicht bebauten südlichen Teile des Landes sind deshalb im ganzen parallel von Nordnordost nach Südsüdwest laufende Straßenzüge beabsichtigt, welche den besten Zuschnitt von Grundstücken gestatten.

Neben dieser nüchtern erscheinenden, aber in der endgültigen Durchführung sehr abwechslungsreichen und anmutigen Straßenführung ist es das Recht des bauleitenden Architekten, den Platz für die Häuser innerhalb der Grundstücke anzuweisen, der für die architektonische Einheitlichkeit Gewähr leistet. Denn ein Zwang, bei bestimmten Baumeistern bauen zu lassen, ist den Grundstückseigentümern nicht auferlegt; außer den (vor der Hand noch nicht zahlreichen) Miethäusern der gartenstädtischen Genossenschaft, die natürlich der Bauleiter entwirft, herrscht Wahlfreiheit. Hier verbessert wenigstens oftmals die einsichtige Baupolizei gröbere Verstöße. Aber das Recht, die Bauplätze anzuweisen, ist, wie man sieht, unentbehrlich: bei den durchweg kleinen Häusern kann dergestalt wenigstens die Geschlossenheit des Raumeindrucks erzielt werden, auch wenn die künstlerische Eigenschaft der Bauten zu wünschen übrig läßt; es können Gruppenhäuser, Verengerungen oder Verbreiterungen der Straßen, Durchblicke, Versetzungen und Blickpunkte usf. erreicht und weniger Gelungenes unschädlich gemacht werden. In der Tat ist der Erfolg nach dieser Hinsicht schon jetzt aufs erfreulichste festzustellen; die Straßenbilder, die sich bereits ergeben, noch ohne Gartenwuchs, teilweise selbst noch ohne Zäune (ein wesentlicher Faktor, da nur Holzzäune und Mauern an der Straße zugelassen werden), berechtigen zu den schönsten Hoffnungen, daß es auch auf diesem mittelbaren Wege gelingen wird, schöne Städtebilder neuen Geistes zu erreichen. Vgl. Tafel 38 u. 39.

Der Bebauungsplan — siehe Textbild — rührt, wie schon bemerkt, vom Architekten Franz Amelung in Magdeburg her, der für die Gartenstadt auch eine besondere Bauordnung durchgesetzt hat, um dem Bedürfnis nach billigerer Herstellung der Bauten einigermaßen zu entsprechen. Es wird noch vieler Aufklärung und manchen Kampfes bedürfen, um die baupolizeilichen Anforderungen, ohne Mängel in Kauf zu nehmen, so weit herunterzudrücken, daß es möglich ist, preiswerte Kleinwohnungen zu schaffen. Diese Frage hat eine große Bedeutung für die Wohnungsreform.

Die Hauptstraßen der Gartenstadt sind 20, 18 und 16 m breit, mit 8 m breitem Fahrdamm. Die Fahrdämme sind mit Kleinsteinpflaster auf Schotterung befestigt, die Bürgersteige mit Mosaikpflaster. Die Schwemmkanalanlage führt die Haus-, Dach- und Straßenwässer ab. Die Gärten werden nicht entwässert.

Die Geländepreise sind zurzeit 4,25 Mk. an den hinteren Nebenstraßen, 5,— Mk. an den vorderen, an den Hauptstraßen 5,50, 6,— und 7,— Mk. für den Quadratmeter baureifes Land. In diesen Preisen sind die Straßenherstellungskosten einbegriffen.

Diese geringen Preise decken die Selbstkosten und sind möglich durch die sehr sparsame Straßenführung. Von dem 37,2 ha großen Gelände entfallen auf Straßen 5,05 ha = 13,6 %, auf den Schul-, Spiel- und Sportplatz 1,57 ha = 1,4 %, so daß 30,57 ha = 85 % Bauland bleiben. Der durchschnittliche Erwerbspreis betrug 1,40 Mk. für 1 qm. Die durchschnittliche Grundstücksgröße beträgt rund 600 qm.

Im März 1910 wurde der Bau des ersten Hauses begonnen. Im Oktober 1910 wohnten schon 49 Familien in der Gartenstadt. Im April 1911 werden zusammen 90 Familien ihr eigenes Haus haben.

DIE REGELUNG EINES ALTEN STADTTEILES VON BUDAPEST.

Von Dr.-Ing. EMERICH FORBÁTH, Budapest.

Von dem rechtsuferigen Gebiete der Stadt Budapest führte bis zum Ende des vorigen Jahrhunderts nur eine einzige Brücke nach der auf dem linken Ufer gelegenen inneren Stadt hinüber, nämlich die in den 40er Jahren des vorigen Jahrhunderts erbaute Kettenbrücke. (Auf dem Lageplan Abb. b, Doppeltafel 40/41 mit Lánczhid bezeichnet.) Eine weitere Verbindung wurde mit der Zeit immer dringlicher. Als passendster Ort für diese zweite Überbrückung wurde die Richtung der Kossuth-Lajos-Gasse gewählt, deren stadtseitige Fortsetzung eine der Hauptverkehrsadern der Stadt, die vom Zentralbahnhof ausgehende Rákóczystraße, bildet. Bis zu den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts war jedoch diese Straße nicht bis zur Donau geführt, sondern mündete in ein Gewirr von engen winkeligen Gassen, die zur Abwicklung eines lebhafteren Verkehrs vollständig ungeeignet waren.

Den Zustand vor der Regelung dieses Stadtteiles zeigt der Lageplan Abb. a. Wir sehen das Ende der damals noch nicht verbreiterten Kossuth-Lajos-Gasse (auf dem Plan mit Kossuth-Lajos-Utca bezeichnet) und die zwischen dieser Gasse und der Donau gelagerten unregelmäßigen Baublöcke. Die Richtung der neuen Brücke, sowie die nach durchgeführter Regelung entstandenen neuen Baublöcke sind mit gestrichelten Linien angedeutet.

Die Regelung soll nach dem Lageplane b erfolgen und ist bereits bis auf den Abbruch der im Lageplane „a“ bzw. „b“ bezeichneten Innerstädter Pfarrkirche und des Piaristenordenshauses durchgeführt. Die Kossuth-Lajos-Gasse ist

auf eine Breite von 24,65 m verbreitert und durch eine geradlinige, 30, 34 m breite Straße bis zur Donau und weiter über die gleichzeitig mit der Regelung erbaute Elisabethbrücke bis auf das rechtseitige Donauufer fortgeführt worden.

Die angrenzenden Blöcke wurden in der aus dem Vergleich der beiden Lagepläne auf der Doppeltafel ersichtlichen Ausdehnung abgetragen und neu eingeteilt. Das gegenwärtige Bild der in der Verlängerung der Kossuth-Lajos-Gasse nach der Brücke führenden neuen Straße zeigt Abb. a, Tafel 42. In der Mitte des Bildes ist die Rückansicht der bereits erwähnten zweitürmigen Innerstädtischen Pfarrkirche sichtbar. Von den im Lageplane a mit „a", „b" und „c" bezeichneten Gebäuden ist das mit „c" bezeichnete alte Rathaus bereits abgetragen. Die Pfarrkirche „a" soll nach den neuesten Beschlüssen als historisches Baudenkmal erhalten bleiben, dagegen ist die Beseitigung des Piaristen-Ordenshauses „b" vor kurzem beschlossen worden. Nach den früheren Beschlüssen hätte auch die Pfarrkirche „a" beseitigt werden müssen. Die auf Abb. b Doppeltafel 40/41 sichtbare neue Blockeinteilung dieses Gebietes ist noch unter dieser Annahme erfolgt. Da nun die Kirche erhalten bleiben soll, wird auch diese Blockeinteilung eine Änderung erfahren.

Den heutigen baulichen Zustand dieses Stadtteiles mit der Elisabethbrücke, den hochgelegenen neuen Baublöcken auf der einen und den noch tiefstehenden Kirchen- und Ordensgebäuden auf der anderen Seite des linksuferigen Brückenkopfes zeigt Abb. b, Tafel 42.

Auf den in der Fortsetzung der Brückenachse auf dem rechten Ufer gelegenen Abhängen des Blocksberges befand sich vor ausgeführter Regelung eine große Anzahl kleiner armseliger Hütten. Wie aus dem Vergleich beider Lagepläne hervorgeht, sind diese Hütten inzwischen beseitigt und ist der Hügelhang zum Park umgeschaffen worden. In der verlängerten Achsenlinie der Brücke wurde eine Freitreppe angelegt, die zu dem Denkmal des heiligen Gerhardus hinaufführt; nach dem Heiligen ist dieser Berg seinerzeit im Ungarischen benannt worden und er wird auch heute noch nach ihm genannt. Die Ansicht dieses Treppenaufganges, sowie des Denkmals zeigt Abb. c, Tafel 42. Abb. d derselben Tafel stellt das sehr schöne Städtebild dar, das sich dem Beschauer von der Höhe des Denkmals des heiligen Gerhardus darbietet: links die hochgelegene Gebäudegruppe der königlichen Burg, über dem Strom die schlanke Linie der Kettenbrücke, rechts die Kuppel des Parlamentsgebäudes. Links im Hintergrunde sind die noch auf dem Stadtgebiet von Budapest gelegenen Orner Berge sichtbar.

Zur Durchführung der vorstehend beschriebenen Regelung wurden Grundstücke im Betrage von 13,7 Millionen Kronen teils freihändig, teils im Enteignungsverfahren erworben. Für die nach Ausscheidung der Straßen und Plätze übriggebliebenen Grundstücke sind 7,3 Millionen Kronen vereinnahmt worden, so daß sich die Kosten der Regelung auf 6,4 Millionen Kronen belaufen haben. Hierzu sind zu rechnen rund 2 Millionen Kronen für die Herstellung der Plätze und Straßen, sowie des Treppenaufganges auf den Blocksberg. Die Kosten der neuen Brücke sind in dieser Summe nicht enthalten.

Mit der Enteignung beziehungsweise dem Erwerb der Grundstücke wurde im Jahre 1894 begonnen. Der Bau der neuen Straßen und Plätze begann im Jahre 1899 und wurde im Jahre 1903 vollendet. Zur vollständigen Regelung fehlt nur noch die bereits erwähnte Beseitigung des Piaristen-Ordensgebäudes, die jedoch auch bereits in nächster Zeit erfolgen soll.*)

Herrn Ministerialrat Johann Bakos, dem Chef der technischen Abteilung des hauptstädtischen Baurates, der mir bei Beschaffung des Materials für die vorliegende Beschreibung in liebenswürdiger Weise an die Hand ging, sage ich auch an dieser Stelle meinen besten Dank.

*) Verkehrsrücksichten zwingen wohl nicht zu dieser Beseitigung; immerhin ist es zu begrüßen, daß die Kirche erhalten bleibt, und zwar nicht nur aus geschichtlichen, sondern auch aus schönheitlichen Gründen. D. S.

IST EIN STRASSENDURCHBRUCH VOM ALEXANDERPLATZ IN BERLIN NACH HALENSEE DURCHFÜHRBAR?

Vom Geheimen Baurat G. MAAS, Steglitz bei Berlin.

Neben den älteren Entwürfen zur Fortsetzung der Voßstraße und der Prinz-Albrecht-Straße, um die Verkehrsverhältnisse quer durch Berlin in der Richtung von Osten nach Westen zu verbessern und die Leipziger Straße zu entlasten, ist neuerdings der Plan aufgetaucht, den Alexanderplatz mit dem Henriettenplatz in Halensee durch einen tunlichst geraden, größere Umwege vermeidenden Straßenzug zu verbinden. Ein solcher würde den Verkehr in höherem Grade an sich ziehen, als die vorgenannten, wegen ihres zweifelhaften Erfolges oder aus anderen Gründen bisher nicht durchgeführten älteren Durchbruchsentwürfe. Wenngleich nun auch der Durchführung dieses neueren Planes erhebliche Bedenken und Schwierigkeiten entgegenstehen, erscheint es doch in Ansehung der großen Bedeutung einer solchen strafferen Verbindung zweier so wichtiger Verkehrsmittelpunkte im Osten und Westen Berlins berechtigt, diese Schwierigkeiten und die Möglichkeit ihrer Überwindung näher ins Auge zu fassen.

Den ersten Abschnitt der Durchgangsstraße würde die Königsstraße bilden, die nach Versetzung der Königskolonaden und durchgeführter Verbreiterung für den Verkehr ausreichend erscheint, zumal dieser durch die hier in Rede stehende Anlage keine Steigerung erfahren wird. Vom westlichen Ende der Königsstraße setzt sich gegenwärtig der Verkehr nach Westen in der Hauptsache quer über den Schloßplatz, die Schleusenbrücke und den Werderschen Markt nach dem Hausvoigteiplatz fort und gelangt von hier, soweit er nicht in der Friedrichstadt sein Ende findet, zum größten Teil in die

Leipzger Straße. Hierbei wird seine glatte Abwicklung durch die mehrfachen Winkel, Ecken und Engpässe zurzeit schon etwas beeinträchtigt. Es dürfte sich deshalb empfehlen, den Verkehr an der Südseite des Schloßplatzes entlang zu führen und von dort in der Richtung auf die Jägerstraße, Ecke der Reichsbank, durchzufahren. Dazu würden zunächst die Häuser Schloßplatz 1 und Stechbahn 5 zu durchbrechen sein. Der größte Teil des Verkehrs des Schloßplatzes, besonders der Lastenverkehr, würde hierdurch weiter vom Königlichen Schloß abgerückt und für das sogenannte Rote Schloß die Möglichkeit gewonnen, auch an seiner Südseite eine stattliche Front für begehrenswerte Ladengeschäfte zu erlangen. Noch erwünschter, allerdings für den Verkehr zunächst nicht erforderlich, würde es sein, wenn auch das Rote Schloß, welches zum Leidwesen vieler älterer Berliner seinerzeit viel zu nahe dem Königlichen Schloß errichtet wurde, verschwinden könnte, um dadurch den Schlüterschen Bau und das Nationaldenkmal Kaiser Wilhelms des Großen freizulegen. In der Straße an der Schleuse würde dieser Durchbruch den Wegfall der Häuser 9 und 10 bedingen. Die Kosten der vier Häuser würden zu einem erheblichen Teil durch den Wert der Restplätze an der Durchbruchstraße gedeckt werden.

Im Verfolg der neuen Verkehrsstraße müßte oberhalb des Oberhauptes der Schleuse eine Brücke über den Spreearm nach der Unterwasserstraße gebaut und von hier nach dem Ostende der Jägerstraße, Ecke Kurstraße, durchgebrochen werden. Dieser Durchbruch würde allerdings die Niederlegung der Königlichen Münze, Unterwasserstraße 2—4, erfordern, eines größeren und wertvolleren Gebäudes, sowie des Hauses Werderscher Markt 8 und eines Teiles von Werderscher Markt 7. Es erscheint indes wohl nicht durchaus nötig, daß die Königliche Münze gerade im Herzen Berlins liegt. Der an sich stattliche Backsteinbau paßt überdem, ebenso wie das Rote Schloß, wenig in die Umgebung hinein, indem beide Gebäude durch ihre immerhin grelle rote Farbe von den übrigen Gebäuden mit Werkstein- und Putzfassaden stark abstechen, zumal sie jedes mildernden Grüns entraten. Bei der Größe des Münzgrundstückes blieben auch hier erhebliche Flächen frei, deren Wert an einer durchgehenden Verkehrsstraße einen großen Teil der Erwerbskosten decken würde. Auch könnten die Häuser Werderscher Markt 9 und der vorspringende und bestehen bleibende Teil des Hauses Werderscher Markt 7 zu großen Eckhäusern mit Läden an der neuen Straße ausgebaut werden, wofür sie eine angemessene Vergütung zu leisten bereit sein dürften.

Weiterhin würde die neue Verkehrsstraße, vorbei an der Reichsbank, dem Zuge der Jägerstraße bis zur Mauerstraße folgen. Die Fortsetzung von dieser bis zur Königgrätzer Straße verursacht die meisten Bedenken und größten Schwierigkeiten. Um sie nach Möglichkeit zu vermindern und doch den Zweck der Verkehrsstraße zu erreichen, müßte diese nicht genau in der Flucht der Jägerstraße, sondern etwas nach Süden abweichend in der Weise fortgesetzt werden, daß sie einerseits die Ausmündung der Lennéstraße in die Königgrätzer Straße erreicht, andererseits die Gärten zwischen Wilhelm- und Königgrätzer Straße nicht ungünstig durchschneidet, daß sie also etwa parallel den Grenzen der Gärten verläuft. Der Durchbruch an der Mauerstraße würde die Beseitigung des Hauses No. 44 erfordern, eines größeren Backsteinrohbaues, der ebenfalls in die Architektur der Nachbarschaft, insbesondere der stattlichen Werksteinbauten der Deutschen Bank daselbst, nicht hineinpaßt. Von dem Grundstück No. 44 blieben wertvolle Reststücke übrig, welche am wirtschaftlichsten mit den Grundstücken No. 43 und 45 durch Ausbau zu Eckhäusern gegen angemessene Bezahlung vereinigt werden könnten. Auch die Deutsche Bank würde durch diesen Durchbruch gewinnen, indem sie einen unmittelbaren Zugang zur Tiergartenstraße und dem südlich davon gelegenen Villenviertel erhielte. An der Ostseite der Wilhelmstraße würde das Haus No. 63, Sitz des preußischen Staatsministeriums, der Generalordenskommission, des Kompetenzgerichtshofes und anderer Behörden von dem Durchbruch betroffen. Bei der großen Frontlänge dieses Gebäudes bliebe ein so erheblicher Bruchteil des Grundstücks übrig, daß, wenn diejenigen Behörden, welche ohne größeren Nachteil vom Staatsministerium räumlich sich abtrennen lassen, anderweit untergebracht werden, durch Ausbau zu einem größeren Eckhause an der Südseite der neuen Straße ein ausreichender Ersatz geschaffen werden könnte. Die Straße würde dabei durch den nördlichen Teil des Grundstücks zu führen sein, damit der südliche Teil des Gebäudes zum Eckhaus auszubauen wäre. Die Häuser No. 62, Reichskolonialamt, und No. 64, Geheimes Zivilkabinett, würden unberührt bleiben; letzteres könnte bei der nördlichen Lage der Straße unter geringer Erweiterung zum Eckhaus ausgebaut werden. An der Kreuzung mit der Wilhelmstraße erhielte die Durchbruchstraße wiederum einen schwachen Knick nach Süden im Sinne der Gesamtrichtung der Straße. Auf der Westseite der Wilhelmstraße würde alsdann das Haus No. 75, Auswärtiges Amt, in seinem nördlichen Teile von dem Durchbruch getroffen werden. Dieses Haus besitzt, ebenso wie das Nachbarhaus No. 76, das derselben Behörde dient, nur zwei Geschosse und paßt wenig zu den benachbarten höheren Gebäuden. Da außerdem beide Gebäude bereits ziemlich alt und weniger gut, als die neueren Reichs- und Staatsgebäude, ausgestattet sind, so könnte in Frage kommen, einen Neubau, umfassend das ganze Haus No. 76 und etwa die südliche Hälfte des Hauses 75, als Eckhaus auf der Südseite der neuen Straße für das Auswärtige Amt zu errichten. Das Haus No. 74, Reichsamt des Innern, würde unberührt bleiben, könnte aber, wie No. 64, auf der andern Seite der Wilhelmstraße, zum Eckhaus ausgebaut und außerdem bis an die neue Straße etwas erweitert werden. Es läßt sich nicht verkennen, daß die Durchlegung der Straße die Gesamtfläche der Gärten um den Streifen für das Straßenland verkleinern und ihren Zusammenhang aufheben würde. Indes sind die Gärten auch jetzt durch Mauern voneinander getrennt und würden in Zukunft durch ebensolche Mauern von der neuen Straße zu trennen sein, wie dies auch in der Prinz-Albrecht-Straße der Fall ist. Wenn es zur Durchführung der letzteren Straße möglich war, den Garten des Kriegsministeriums zu durchschneiden und zu verkleinern, so dürfte es auch für diese noch bedeutsamere Straßendurchlegung erreichbar sein, sofern nur in Würdigung der großen Interessen der Allgemeinheit die Sonderinteressen der einzelnen Beteiligten etwas zurückgestellt werden. Zu berücksichtigen dürfte auch sein, daß den Benutzern der Gärten nach Westen zu das weite Gebiet des herrlichen Tiergartens als Luftraum verbleibt, wogegen der Garten des Kriegsministeriums

keinen Park von gleicher Größe in seiner Nachbarschaft besitzt.

In ihrem weiteren Verlauf würde die Durchgangsstraße die Lenné- und Tiergartenstraße benutzen. Hier könnte das Bedenken erhoben werden, daß durch den zu erwartenden Verkehr der Kemperplatz zu stark belastet und zu einem zweiten Potsdamer Platz gemacht werden könnte. Auf dem Potsdamer Platz sind von den fünf dort ausmündenden Straßenzügen vier mit einer größeren Anzahl von Straßenbahnlinien besetzt, während keine einzige von den auf dem Kemperplatz ausmündenden Straßen eine solche Linie aufweist. Auch ist wohl nicht daran zu denken, daß die ruhige Viktoriastraße und die nie mit Häusern zu bebauende Siegesallee jemals einen Verkehr, wie die ähnlich gerichteten Straßenzüge der Königgrätzer Straße nördlich und südlich des Potsdamer Platzes erhalten werden, insbesondere dürfte ein größerer Verkehr von Lastwagen auf den vom Kemperplatz ausstrahlenden Straßen, die behufs Ent- oder Beladung längere Zeit stehen und den Durchgangsverkehr hindern oder verlangsamen, in Anbetracht der geringen Anzahl von Geschäftshäusern in den fraglichen Straßen dauernd ausgeschlossen sein. Endlich entfällt für den Kemperplatz der nicht unerhebliche Verkehr zum und vom Potsdamer Bahnhof und seinen Vorortbahnhöfen. Es erscheint sonach auch für die Zukunft wenig begründet, den Verkehr des Kemperplatzes demjenigen des Potsdamer Platzes gleichzusetzen. Im übrigen würde, wie an jedem wichtigeren Platz in einer Weltstadt, auch am Kemperplatz eine Verkehrsregelung durch Organe der Straßenpolizei geboten sein. Weiterhin ist die Besorgnis ausgesprochen worden, daß die Villengrundstücke auf der Südseite dieser Straßen in ihrem Werte geschädigt würden. Dagegen ist zu bemerken, daß diese Grundstücke verhältnismäßig tiefe Vorgärten besitzen, ferner daß diese Straßen bei einer Breite von 20 bis 30 m zwischen den Einfriedigungen der Vorgärten und des Tiergartens erforderlichenfalls eine andere Anordnung erhalten könnten, dergestalt, daß der Durchgangsverkehr abseits der Villen an die Tiergartenseite gelegt und an der Villenseite nur eine schmale Wohnstraße, welche ausschließlich für den Verkehr der Villen bestimmt ist, angelegt würde. Da auch die Durchgangsstraße, weil mangels aller Geschäftshäuser mit stehenden, in Be- oder Entladung befindlichen Wagen nicht zu rechnen ist, nur eine geringe Breite erfordert, so bliebe zwischen beiden Straßen ein ausreichender Streifen für Fußgänger, Reiter und gärtnerische Anlagen. Die Kosten einer solchen Änderung der Straßenanlage würden allerdings bedeutend sein und müßten billigerweise zu einem erheblichen Teil von den beteiligten Villenbesitzern getragen werden.

Ihre weitere Fortsetzung würde die Durchgangsstraße in der Hitzigstraße finden. Hier könnte es erwünscht erscheinen, zur Abkürzung des Weges und Vermeidung der Umfahrung mehrerer scharfer Straßenecken den Häuserblock zwischen Tiergarten-, Hitzig-, Friedrich-Wilhelm- und Rauchstraße diagonal zu durchfahren. Die Kosten auch dieses Durchbruchs erscheinen einigermaßen erheblich und würden zweckmäßig erst aufzuwenden sein, wenn die Notwendigkeit sich herausstellte oder die Anwohner der dadurch entlasteten Straßenstrecken zu angemessenen Beiträgen sich bereitfinden ließen.

Mit der Erreichung des Kurfürstendammes an der Corneliusbrücke würde die durchgehende Verkehrsstraße vom Alexanderplatz im Osten nach Halensee im Westen gewonnen sein. Trotz der Länge dieser fast geradlinig durch das Herz von Berlin gehenden Verkehrsstraße würden nur zehn Grundstücke bzw. Vorderhäuser von dem Durchbruch getroffen, und es blieben so erhebliche Gebäudeteile und Restgrundstücke übrig, daß ein sehr großer Bruchteil der Erwerbskosten wieder eingebracht werden könnte, so daß die Stadt Berlin eine verhältnismäßig nur geringe Summe, vorbehaltlich zeichnerischer und rechnerischer Begründung geschätzt auf sechs bis höchsens zehn Millionen Mark, würde aufzubringen haben.

Schließlich möchte es noch als wünschenswert zu bezeichnen sein, daß in Berlin wie in vielen kleineren Städten ein Verein bzw. ein Fonds zur Verschönerung Berlins gebildet würde, mit dessen Hilfe noch vieles zur Verschönerung unserer prächtigen Haupt- und Residenzstadt geschehen könnte, wenn wohlgesinnte Alt- und Neu-Berliner an seiner Auffüllung durch einmalige oder wiederkehrende Gaben sich beteiligen wollten.

Vorstehender Zuschrift eines erfahrenen Freundes Berlins haben wir gern Raum gegeben, wenn wir auch in erster Linie nach wie vor für den Durchbruch der Französischen Straße eintreten. Wie unseren Lesern bekannt, sind beide Vorschläge schon im Wettbewerbe um einen Grundplan für Groß-Berlin aufgetaucht. Anscheinend ohne Kenntnis davon hat auch Geheimer Archivrat Wolff den Vorschlag zum Durchbruch der Jägerstraße neuerdings in der deutschen Bauzeitung wieder aufgenommen. Der den Durchbruch der Französischen Straße betreffende soll Zeitungsnachrichten zufolge im Ministerium der öffentlichen Arbeiten näher geprüft und verworfen worden sein, und zwar aus Gründen, die genau so gegen den anderen, den Durchbruch der Jägerstraße betreffenden, eingewendet werden können. Es ist ein Verdienst des Herrn Einsenders, nachgewiesen zu haben, daß diese Einwände nicht stichhaltig sind.

In der Tat ist nicht einzusehen, warum infolge des einen oder des anderen Durchbruches der Verkehr am Kemperplatz sonderlich zunehmen oder sich gefahrdrohender gestalten soll. Es handelt sich in beiden Fällen doch nur

1. um eine schlankere Durchführung des von der Königsstraße und dem Schloßplatze herkommenden, nach dem Westen gerichteten Verkehrs, der an der Mauerstraße auf eine Barrikade stoßen würde und deshalb entweder schon lange vorher zum Hausvoigteiplatz oder in die Charlottenstraße einlenkt, um sich durch die Leipziger Straße und über den Potsdamer Platz zur Bellevuestraße durchzuquetschen oder etwas später die Friedrichstraße oder Kanonierstraße einschlägt, um über den Wilhelmsplatz und die Voßstraße zur Lennéstraße zu gelangen;
2. aber um eine Ablenkung des bereits von der Stralauer Straße und dem Molkenmarkte sich durch die Gertraudtenstraße und die Leipziger Straße wieder der Bellevuestraße zustrebenden, vielleicht auch noch eines Teiles des der Potsdamer Straße bis zur Brücke und dem Schiffahrtkanale folgenden Verkehres.

Nur der letztere würde den Kemperplatz mehr belasten, während die Bellevuestraße und somit der Potsdamer Platz und die Leipziger Straße erheblich entlastet werden müßten.

Und dies scheint das durchaus wichtigere, zumal es leichter sein möchte, den Kemperplatz so zu vergrößern und auszugestalten, daß er den gesteigerten Anforderungen zu entsprechen vermag. Allerdings dürfte keine Straßenbahn hinübergeführt werden. Wie man tagtäglich sehen kann, bildet gerade die Straßenbahn, namentlich ihr Betrieb mit Anhängewagen in der Leipziger, in der Potsdamer und in anderen lebhaften Verkehrsstraßen ein Hauptverkehrshindernis. Die Gleise müssen wieder hinaus, wenn wirklich etwas geholfen werden soll — London gibt uns dafür das beste Beispiel! Auch der Fußgänger hat ein Anrecht auf die Straße und da sich der schon öfter ausgesprochene Gedanke, die Bürgersteige um eine Geschoßhöhe über die Straße zu erheben, kaum verwirklichen lassen wird, so bleibt nichts anderes übrig, als für die Straßenbahnen andere Wege — über oder unter der Erde — zu suchen. D. S.

NEUE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

DER NEUE BEBAUUNGSPLAN FÜR CHICAGO. Von Dr. Werner Hegemann in Berlin. Verlag von Ernst Wasmuth A.G. Berlin. Hierzu 4 Tafeln und 20 Textbilder.

Ein Gegenstück zum einheitlichen Bebauungsplan für Groß-Berlin, und wahrlich nicht nur ein lehrreiches, sondern auch bewundernswertes für eine auf 13 Millionen Einwohner berechnete Stadtentwicklung in 30 Jahren, unter Führung des amerikanischen Meisters der Städtebaukunst Daniel H. Burnham in dem Sinne geschaffen, Chicago zur schönsten Stadt des amerikanischen Festlandes, vielleicht der Welt, zu machen. Der als Generalsekretär der Berliner und Düsseldorfer Städtebau-Ausstellung des Jahres 1910 bekanntgewordene Verfasser hat sich mit dieser Veröffentlichung ein großes Verdienst erworben — kein Städtebauer wird mehr an den darin gebrachten Schöpfungen vorbeigehen können, stehen diese zunächst auch nur auf dem Papier. Die Kühnheit der Gedanken und ihre glänzende Darstellung wie die Art ihrer Verbreitung, um das Volk zur Mitarbeit bei ihrer Verwirklichung heranzuziehen, fesseln gleichermaßen. Im Berichte über die Städtebau-Ausstellung Berlin 1910 hat die Zeitschrift schon auf einige Einzelheiten hingewiesen. T. G.

Der Unterricht an Baugewerkschulen. Eine Sammlung von Leitfäden. Herausgeber: Professor M. Girndt, Oberlehrer an der Königl. Baugewerkschule zu Magdeburg. Heft No. 34 „DER STÄDTISCHE TIEFBAU“ von Prof. Gürschner, Komm. Regierungs- und Gewerbe-Schulrat zu Danzig und Ing. Benzel, Oberlehrer an der Königl. Baugewerkschule zu Münster i. W. I. Teil: Bebauungspläne und Stadtstraßenbau von Ing. Benzel. Mit 181 Abbildungen und zwei mehrfarbigen Plänen (ein Bebauungsplan und ein Fluchtlinienplan). Leipzig und Berlin. Druck und Verlag von G. Teubner. 1911.

ZUR ORGANISATION DER TECHNISCHEN HOCHSCHULEN. Von Cornelius Gurlitt. No. 2 der Mitteilungen W.b.d.H. Buchdruckerei der Dr. Güntzschen Stiftung in Dresden.

ZEITSCHRIFT FÜR BAUWESEN. Herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Jahrgang 61, 1911, Heft IV bis VI. Berlin 1911, Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn. Gropiussche Buch- und Kunsthandlung, Wilhelmstr. 90.

DAS CHARLOTTENBURGER WOHNUNGSAMT. Seine Entstehung und Organisation 1911. Einbandzeichnung und Druckanordnung von Heinrich Wicynk. Druck von R. Bock, Berlin. Zusammengestellt für die Internationale Hygiene-Ausstellung zu Dresden im Auftrage des Oberbürgermeisters Schustherus und Stadtrates Seydel, Charlottenburg.

TEMPELHOFER FELD UND VOLKSWOHL. Eine zusammenfassende und kritische Betrachtung, herausgegeben vom Ansiedlungsverein Groß-Berlin. Mit einer Karte, zahlreichen Materialien usw. Preis 80 Pfg. In Partien billiger. Verlag des Ansiedlungsvereins Groß-Berlin, Berlin-Schöneberg, Grunewaldstr. 30.

RHEINISCHER VEREIN FÜR KLEINWOHNUNGSWESEN DÜSSELDORF. Leitsätze zur Bauordnungsfrage. In Verfolg des Ergebnisses der Generalversammlung vom 28. November 1909 und der Verwaltungsratsitzung vom 2. Mai 1910. Zusammengestellt von Dr. Ing. Hermann Hecker, Architekt des Rheinischen Vereins für Kleinwohnungswesen B. D. A. Erste unillustrierte Auflage. Eine zweite Auflage mit Beispielen und Abbildungen ist in Vorbereitung. 1910. Verlag von August Bagel, Düsseldorf.

AUSGABEN DER STADTGEMEINDEN FÜR HOCH- UND TIEFBAUTEN, SOWIE BESTAND AN STRASSENFLÄCHE UND AUSFÜHRUNG VON STRASSENPFLASTERUNGEN im Jahre 1907 oder 1907/08. Bearbeitet im Statistischen Amte der Stadt Leipzig unter Leitung des Direktors Weigel. Sonderabdruck aus dem 17. Jahrgange des Statistischen Jahrbuchs deutscher Städte. Verlag von Wilh. Gottl. Korn in Breslau.

New Series. Vol. I. February 1911. No. 1. GARDEN CITIES AND TOWN PLANING. Price Threepence.

Die ERSCHLIESSUNG VON STÄDTISCHEM BAUGELÄNDE von Dr. Wilhelm Büsselberg. Berlin. Verlag von Emil Eberling. 1910.

---

19. JAHRESBERICHT DER GEMEINNÜTZIGEN BAUGESELLSCHAFT FÜR AACHEN UND BURTSCHEID. A.-G. 1909. Aachener Verlags- und Buchdruckerei-Gesellschaft m. b. H. Zur Bodenfrage werden folgende Ausführungen gemacht:

„Um die zur „Ausdehnung unserer Gesellschaft erforderlichen Grundstücke zu gewinnen, haben wir auch den Weg des Erbbaurechtes in Erwägung gezogen, und zwar auf Grund eines allgemeinen Angebotes seitens der Stadtverwaltung. Wenn aber der Erbbauzins 3—3½ % des wirklichen Tageswertes des Grundstückes betragen soll, ist es für unsere Jahresrechnung vollständig gleichgültig, ob wir diese 3—3½ % an den Besitzer des Erbbaugrundstückes zahlen oder das zum Erwerbe des Grundstückes im Wege des gewöhnlichen Kaufes notwendige Kapital mit 3—3½ % verzinsen. Im Gegenteil sind wir in letzterem Falle günstiger gestellt dadurch, daß wir gegenüber den immer noch unsicheren und verzwickten Rechtsverhältnissen der Erbbau-Beleihung, namentlich wenn das Erbbaurecht unter einer auflösenden Bedingung steht, durch den vollgültigen Besitz auch des Grundstückes für die Bauhypotheken-Aufnahme eine viel bessere Position haben. Der Kernpunkt der Erbbaufrage liegt ja darin, daß zur Bodenbeschaffung kein Kapital erforderlich ist. Dies hat für unsere Gesellschaft aber deshalb keinen besonderen Wert, weil bei unserm eigenen Aktienkapital uns die Geldbeschaffung an und für sich keine Schwierigkeiten bietet. Das Erbbaurecht hat deshalb nur dann für uns einen praktischen, kalkulatorischen Wert, wenn der Erbbauzins wesentlich geringer ist als die dreiprozentige Verzinsung des Tageswertes des betreffenden Grundstückes. Wir haben daher und auch wegen der durch die sonstigen Kautelen des Erbbaurechtes gerade für unsere speziellen Verhältnisse bedingten Schwierigkeiten von der Erwerbung von Grundstücken auf diesem Wege Abstand genommen.“

Die Gesundung des Bauwesens im künstlerischen Sinne verfolgt die vom Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine herausgegebene Schrift DIE ÄSTHETIK DER BAUSTOFFE. Auch diese Schrift

kämpft gegen die mißverständliche Anwendung von Ausdrucksmitteln der Architektur an Stellen, wo sie ihrem Wesen nach nicht hingehören, ohne indessen und zwar ebensowenig wie frühere Schriften, die Baustoffindustrie als solche anzugreifen. Sie will dieser vielmehr nur Winke geben, deren Beherzigung besonders einzelnen schwer um ihre Existenz kämpfenden Industriezweigen neue Bahnen eröffnen und sie dadurch fördern wird.

Der LANDESVEREIN SÄCHSISCHER HEIMATSCHUTZ versendet soeben das 1. Heft des Bandes 2 seiner Mitteilungen, das den Vortrag des Herrn Baurat Bähr „über Kleinarbeit bei Bebauungsplänen", gehalten in der Sitzung des Landesvereins vom 4. Januar 1910 als einleitenden Aufsatz mit zahlreichen Abbildungen bringt. Dieser Abhandlung folgen „Mitteilungen über die Tätigkeit der Baugenossenschaft Dresden-Land in den Jahren 1908—1910", die in eingehender Weise die jetzt im Vordergrund sozialer Wohlfahrtsbestrebungen stehende Frage der Kleinwohnungsbauten in Wort und Bild behandelt. Ein Aufsatz „Angriff auf die Heimatschutzbewegung" von Cornelius Gurlitt weist in meisterhafter Weise die Angriffe zurück, die gegen die Heimatschutzbewegung in der Angelegenheit der Baustoffrage jetzt erhoben werden. Eine Abhandlung „Heimatschutz und Reklame" bekämpft in Wort und Bild die verunstaltende Reklame in der freien Natur. Verschiedene kleinere Artikel schließen das 76 Seiten umfassende Heft, das zum Preise von Mk. 1.50 von der Geschäftsstelle des Vereins, Dresden-A., Schießgaße 24 oder durch den Buchhandel zu beziehen ist. Die Mitglieder des Landesvereins erhalten es kostenlos zugesandt.

CARL BECK, LEIPZIG. BUCHHANDLUNG UND ANTIQUARIAT. Inselstr. 18. Katalog Nr. 15 mit eingehendem Nachweis alter Landkarten, Landesaufnahmen der topographischen Bureaus, Einzelkarten verschiedener Gebiete usw.

MITTEILUNGEN.

ERRICHTUNG VON BAUBERATUNGSSTELLEN. Die Propaganda für Errichtung von Bauberatungsstellen ist nunmehr in die Wege geleitet. Von der Zentralstelle für Volkswohlfahrt ist eine Schrift über „Die Organisation und Tätigkeit der Bauberatungsstellen" herausgegeben worden (Berlin, Carl Heymanns Verlag), die den Vorbericht und die Verhandlungen einer im Dezember vorigen Jahres stattgehabten Konferenz von Sachverständigen enthält und durch zahlreiche Abbildungen aus der Praxis ergänzt wurde. Der Arbeitsausschuß des von der erwähnten Konferenz eingesetzten Hauptausschusses für Bauberatungsstellen hielt kürzlich eine Sitzung ab, in der beschlossen wurde, die Schrift den in Frage kommenden Kreisen, namentlich auch den Behörden zu übersenden, und sowohl bei diesen wie insbesondere bei den Stadtverwaltungen die Förderung der Errichtung von Bauberatungsstellen in Anregung zu bringen. In dieser Sitzung wurde auch über den Standpunkt der Bauberatungsstellen und des Heimatschutzes gegenüber der Baumaterialienindustrie verhandelt. Oberbaurat Schmidt-Dresden legte eine große Anzahl von Beispielen aus der Praxis der Bauberatungsstelle des Sächsischen Heimatschutzes in Dresden vor, aus denen sich ergab, in welcher Weise die Bauberatungsstellen dazu mithelfen können, daß die Baustoffe der modernen Industrien, namentlich auch die Dachpappe, in ästhetisch befriedigender Weise verwandt werden. Der Ausschuß kam bei der Erörterung der hiermit im Zusammenhang stehenden Fragen zu dem Ergebnis, daß für die Wahl der Baustoffe das künstlerische Empfinden und der Bauherr zunächst bestimmend sind.

Die Baustoffindustrie kann nicht verlangen, daß ihre Erzeugnisse ohne Rücksicht auf die ästhetischen Anforderungen und die Interessen der Allgemeinheit grundsätzlich und lediglich nach ihren Wünschen zur Verwendung gelangen, gleichgültig, ob sie für den jeweiligen Fall sich eignen oder nicht.

Die Bauberatungsstellen haben daher neben der Beratung des Bauherrn nach wie vor einen Teil ihrer Aufgabe darin zu erblicken, die Baustoffindustrie in der Anpassung ihrer Erzeugnisse an die berechtigten Forderungen der künstlerisch Empfindenden zu beraten. Sie erscheinen deshalb besonders geeignet, dafür zu wirken, daß der richtige Stoff an der rechten Stelle in geeigneter Weise verwandt werde, und daß vor allem die berechtigten Interessen der modernen Industrie auch insoweit Beachtung finden, als hierdurch ästhetische Forderungen nicht verletzt werden.

MISSBRÄUCHE IM GRUNDSTÜCKSHANDEL. Von B. Wehl, Berlin. In der engeren und weiteren Umgebung Berlins, ja bis weit hinter die letzten Vorortsbahnhöfe sieht man riesige Landflächen in drahtumwehrte „Parzellen" aufgeteilt und mit dürftigen Häuschen und Buden besetzt. Die glücklichen Besitzer einer solchen „Parzelle" pflegen meistens einem sogenannten Parzellenschlächter in die Arme gefallen zu sein, dessen aufdringlicher Reklame oder Überredungskunst, oft mit Hilfe der an Bahnhöfen zahlreich aufgestellten Schleppern, sie Glauben geschenkt haben. Ob die Parzelle in einem tatsächlich genehmigten Bebauungsplan, ob an einer öffentlichen oder privaten, bzw. jemals herstellbaren Straße liegt, weiß der Besitzer vorher schwerlich. Er glaubt, eine „Baustelle" gekauft zu haben, und ist erstaunt, wenn er im günstigsten Falle (nur bei genehmigten Fluchtlinien der betr. Straße) die Erlaubnis erhält, einen Schuppen oder dgl. von höchstens 25 qm Grundfläche zu errichten, der nach amtlicher Auffassung nicht zum dauernden Aufenthalt von Menschen dienen darf, aber in schönen Sommernächten selbstverständlich, und hin und wieder stillschweigend geduldet von der Polizei, trotzdem zur Übernachtung und als bescheidene — jedoch recht teure — Sommerwohnung benutzt wird. Die gezahlten Preise (bis zu 60 und 70 Mark für die Quadratrute rohen Landes einschließlich der halben Straßenbreite!) sind für das, was die Benutzung oder spätere Verwertbarkeit der Parzelle bieten kann, bei weitem zu hoch. Solche Grundstücke haben nicht mehr als reinen Ackerwert. Die vom Parzellierungsfieber heimgesuchten Gemeinden sind durch Zuzug vorzugsweise ärmerer Bevölkerungsschichten, und durch Vereitelung großzügiger Bebauungspläne für alle Zeiten schwer geschädigt. Der Landrat des Kreises Teltow, und kürzlich der Amtsvorsteher von Zehlendorf haben in dankenswerter Weise die Öffentlichkeit durch amtliche Warnungen aufgeklärt. Der „Verein der Vororte" hat an alle zuständigen Behörden die Bitte gerichtet, daß diese amtlichen Warnungen regelmäßig wiederholt werden. Millionen sauer verdienter Spargroschen werden jetzt alljährlich dem Parzellenschwindel geopfert. Wo später im Umkreise Groß-Berlins trübselige Städtebilder und stillstehende Gemeinden auftauchen werden, da ist mit seltenen Ausnahmen der Keim dazu mit den jetzigen Drahtsiedlungen gelegt worden. Noch ist es aber Zeit, wenigstens etwas zu retten, und zwar nur durch systematische Aufklärung und behördliche Anweisung an die Gemeinden, sich vor dem Parzellenschwindel, Talmigartenstädten und vermeintlichen Paradiesen mit hochtönenden Namen zu schützen.

Der Verein der Vororte Berlins zur Wahrung gemeinsamer Interessen hat deshalb die notwendigsten Vorbedingungen zusammengefaßt, die der Ersteher eines Grundstücks zu beachten hat, wenn er sich vor schweren Nachteilen schützen will.

1. Bei dem Erwerb eines unbebauten Grundstücks ist zunächst streng zu unterscheiden, ob man eine „Baustelle" oder nur eine „Parzelle" kaufen will. Das sind zwar keine scharfen juristischen Begriffe; die Bezeichnung „Baustelle" setzt aber im Sprachgebrauch als selbstverständlich voraus, daß für diese ohne weiteres und ohne jede Nachzahlung Bauerlaubnis erteilt wird. In diesem Falle muß die Straße geregelt oder müssen die Kosten für die Regelung vom Verkäufer bei der Gemeinde hinterlegt sein, und zwar einschließlich entsprechender Beträge für Tagewässerabführung, Beleuchtung, Reinigung, Gasleitung, Wasserleitung, Entwässerungsanlagen usw.

Bei einer „Parzelle" treffen in der Regel alle diese Voraussetzungen nicht zu, hier hat der Käufer, falls er Bauerlaubnis nachsucht, die vorgenannten Aufwendungen aus eigenen Mitteln zu leisten.

2. Jeder Käufer versäume es ferner nicht, bevor er ein Grundstück erwirbt, auf dem zuständigen Amtsgericht das Grundbuch einzusehen. Dort erfährt er erst in zuverlässiger Weise, welche „Lasten und Beschränkungen" in Abteilung II, welche Hypothekenlasten in Abteilung III des betreffenden Grundbuchblattes eingetragen sind. Der Grundbuchrichter oder Gerichtssekretär wird in den meisten Fällen bereit sein, geschäftsunkundigen Käufern Auskunft über diese Eintragungen und ihre etwaigen Folgen zu erteilen.

3. Weiterhin muß jeder Grundstückskäufer sich auf dem Gemeindeamte vom Amts- und Gemeindevorstand eine schriftliche, verbindliche Bestätigung über die tatsächliche Anbaufähigkeit der (oftmals vermeintlichen) „Baustellen" verschaffen. Es wird hierbei auf die kürzlich erfolgte Warnung des Herrn Amtsvorsteher von Zehlendorf hingewiesen, der als Erster die Verpflichtung fühlte, dem Baustellenunwesen öffentlich entgegenzutreten.

4. Wenn sich ein Kauflustiger dann noch bei einem Rechtsanwalt Auskunft einholt, kann er ziemlich sicher sein, Schaden nicht zu erleiden, in der Voraussetzung natürlich, daß der zu zahlende Kaufpreis angemessen ist. Auch hierüber muß sich der Kauflustige durch umfangreiche Erkundigungen bei einwandfreien und mit den örtlichen Verhältnissen genau vertrauten Persönlichkeiten Klarheit verschaffen. Geschäftsungewandte Käufer sollten nie versäumen, den mit dem Verkäufer abzuschließenden Kaufvertrag vor der Unterfertigung ihrem eigenen Rechtsanwalt vorzulegen.

5. Nicht außer acht zu lassen ist schließlich noch die Feststellung, ob überhaupt ein geeigneter und genehmigter Bebauungsplan vorhanden ist, und welches Bild die Straße bieten wird bei Abschachtung oder etwaiger Erhöhung. Unter Umständen liegen nämlich Grundstücke später mehrere Meter unter oder über dem Straßendamm und sind dann sehr schlecht oder gar nicht verwertbar. Ferner muß der Verkäufer jede Gewähr dafür übernehmen, daß tragfähiger Baugrund vorhanden ist. Verweigert er die Übernahme einer solchen Gewähr, so schließe man den Kaufvertrag unter keinen Umständen ab.

Unter Beobachtung der hier erwähnten Vorsichtsmaßregeln ist jeder Laie imstande, sich vor Verlusten zu schützen.

CHRONIK.

Das BIERHAUS VON SIECHEN am Potsdamer Platz in BERLIN hat die Erlaubnis erhalten, an der Stelle, wo sich früher vor dem alten Schreiberschen Hause der Telschowsche Vorgarten hinzog, eine Terrasse zu bauen, wie sie ähnlich schon vor demselben Hause an der zum Wannseebahnhof führenden eisenbahnfiskalischen Straße vorhanden ist. Die Terrasse zieht sich in einem Halbkreis von der Potsdamer zur eisenbahnfiskalischen Straße herum und wird gegen die Straße durch eine mäßig hohe Mauer aus Sandsteinquadern abgegrenzt. Damit wäre endlich der öde Schematismus unserer Vorgartenanlagen durchbrochen.

Nachdem die Fließniederung WAIDMANNSLUST BEI BERLIN dem Hochwasserschutzgesetz unterstellt wurde, ist dessen Bebauung für alle Zeiten ausgeschlossen. Der mangelnde Baugrund setzte dem ohnehin ein Ziel. Trotzdem sind z. B. auf Waidmannsluster Seite noch Straßen im Bebauungsplan vorgesehen, deren Anlage zwecklos und daher unausführbar ist. Neuerdings sollen die rückwärts anstoßenden Baustellen im Sinne des Verunstaltungsgesetzes davor geschützt werden, daß kahle Giebel von Nebengebäuden oder häßliche Rückfronten der Neubauten das reizvolle Landschaftsbild zerstören. Es ist eine der ersten Nutzanwendungen des Gesetzes in der Umgebung Berlins. Die Behörden haben sich der Sache angenommen, um den Gemeinden in der Durchführung dieser neuen Anregungen an die Hand zu gehen.

AUSSTELLUNG EINES GARTENSTADTPLANES. Anläßlich der von dem rührigen Rixdorfer Bauverein veranstalteten Ausstellung von Entwürfen zu Kleinwohnhäusern sind auch Pläne für die Gartenstadt Hellerau bei Dresden, dann für die Gartenstadt bei Nürnberg vorgeführt worden. Die umfangreichste Gruppe der Gesamtausstellung betraf (mit etwa 150 Lageplänen, Zeichnungen, Aquarellen) den Plan einer großen, nächst München zu erbauenden Gartenstadt München-Perlach, deren Verfasser Berlepsch-Valendas B. D. A. und P. A. Hansen B. D. A. (in München-Planegg) bei der Eröffnung der Ausstellung am 18. Mai die zahlreich erschienenen Gäste persönlich herumgeführt haben. Die Ausstellung befand sich in Klims Festsälen „Hasenheide"-Rixdorf.

In PHILADELPHIA hat in diesem Jahre die dritte Nationale STÄDTEBAUKONFERENZ am 15. bis 17. Mai stattgefunden, verbunden mit einer Ausstellung an zahlreichen Plänen und mit Vorträgen u. a. über Straßen und ihren Gebrauch für verschiedene Zwecke.

ZUR DURCHFÜHRUNG DER SCHILLERSTRASSE DURCH DEN KÖNIGL. SCHLOSSGARTEN IN STUTTGART ist für die Ausbildung des südlich dieser Straße verbleibenden Teils des Königl. Schloßgartens als einer öffentlichen Anlage des Kronguts und für die Aufteilung des Marstallgeländes ein Ideenwettbewerb unter den württembergischen oder in Württemberg lebenden Baukünstlern ausgeschrieben worden.

Frist bis Montag, den 10. Juli 1911. Preise, und zwar ein I. Preis von 2000 Mk., ein II. Preis von 1500 Mk. und ein III. Preis von 1000 Mk. Eine anderweitige Verteilung der Preise bleibt vorbehalten, falls nach der Entscheidung des Preisgerichts keiner der eingelaufenen Entwürfe eines 1. Preises würdig sein sollte.

Preisgericht:

Hofkammerpräsident Staatsrat von Scharpff, Exzellenz, als Vorsitzender,
Oberhofmarschall Schenk Graf von Stauffenberg, Exzellenz,
Hofbaudirektor von Berner in Stuttgart,
Oberbaurat von Beger in Stuttgart,
Professor Habich in Stuttgart,
Professor Littmann in München,
Gemeinderat Sigloch in Stuttgart.

Im Fall der Verhinderung einzelner Mitglieder des Preisgerichts bleibt der Königl. Hofkammer die Aufstellung von Ersatzmännern vorbehalten.

Unterlagen des Wettbewerbs können gegen eine Gebühr von 3 Mk., die den Bewerbern zurückgegeben wird, von dem Sekretariat der Königl. Bau- und Gartendirektion in Stuttgart, Alter Schloßplatz Nr. 5A.

WETTBEWERB RATHAUS MIT SAALBAU FÜR OBERHAUSEN (RHLD). In dem am 15. Juli 1910 ausgeschriebenen Wettbewerb waren 100 Entwürfe eingegangen.

Das Preisgericht hat beschlossen:

dem Entwurf „Gruppenbau" des Professors Pützer, Darmstadt, den I. Preis,
dem Entwurf „Panem et circenses" des Professors Meißner, Darmstadt, den II. Preis,
dem Entwurf „Niederrhein" des Professors Kreis, Düsseldorf, den III. Preis

zu erteilen und ferner

die Entwürfe „Rheinland" der Architekten Gebr. Ratz in Berlin,
„Rosenmontag" der Architekten Mack und Klaß in Stuttgart und
„Schieferstil" des Professors Hocheder und Dipl.-Ing. K. Hocheder, München,

zum Ankauf vorzuschlagen.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

8. Jahrgang 1911 8. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE · CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **

NEUZEITLICHE ANSCHAUUNGEN IM BAUORDNUNGSWESEN.

VORTRAG, GEHALTEN AUF DER ALLGEMEINEN STÄDTEBAUAUSSTELLUNG BERLIN 1910.

Von Professor KURT DIESTEL, Dresden.

Wenn wir die Vorgänge und Erfolge im Städtebauwesen des letzten Jahrzehnts betrachten, so begegnen wir da einer auffallenden Ähnlichkeit mit dem Schaffen und den Erfolgen der modernen Chirurgen. Wir sehen schwierige Operationen durchgeführt und glücklich verlaufen; gewaltsame Sanierungen unbrauchbar gewordener Stadtteile wechseln mit reinen Verschönerungsoperationen, unproportionierte Glieder eines Stadtkörpers werden durch Einschaltung von Zwischengliedern oder Anfügung von Erweiterungen auf ihr richtiges Maß gebracht. Die Planungen für Groß-Berlin bezwecken nichts Geringeres, als dem Stadtkörper neue Atmungsorgane, ja zum Teil neue Blutwege zu geben. Alles, was die Kunst des Arztes dem menschlichen Organismus anzutun vermag, um sein Leben zu verlängern, das vermag auch der Städtebauer auf seinem Gebiet. Ja, es sind vielleicht in erster Linie solche chirurgischen Erfolge, die dem Städtebauwesen zu einigem Ansehen verholfen haben. Wie nun aber die Leistungen unserer Medizin bei weitem nicht erschöpft werden mit chirurgischen Glanzleistungen, wie zur Gesundung des Volkes und namentlich zur Erzielung gesunder kommender Geschlechter heute ganz andere Wege beschritten werden, auf denen Augenblickserfolge so gut wie ausgeschlossen erscheinen, so umfaßt auch der Begriff Städtebau ein Sondergebiet, das die engsten Beziehungen zu neuen Kulturbestrebungen unterhält und in seinen Einzelerscheinungen wohl einen Vergleich verträgt mit dem, was zur Erzielung eines künftigen starken und gesunden Geschlechtes auf dem Gebiete der Jugendfürsorge, des Volksschulwesens, der Volksgesundheitspflege geschieht.

Dieses Sondergebiet betrifft die städtebaulichen Vorgänge, die sich außerhalb der Großstädte und Mittelstädte, auf dem Lande und in den Kleinstädten abspielen. Hier liegt das eigentliche Studiengebiet des Städtebauers, denn alle aus dem Bauleben der Großstädte bekannten Erscheinungen treten hier mit Anfangsformen auf. Alle Vorgänge, die sich um Bebauungsplan und Ortsbauordnung und ihre Durchführung gruppieren und die in Großstädten in bezug auf Ursache und Wirkung häufig bis zur Unkenntlichkeit verwischt worden sind, reihen sich auf dem Lande in logischer Folge deutlich aneinander und gewähren die lehrreichsten Einblicke in die Mechanik des Städtebauwesens.

Namentlich in rein landwirtschaftlichen Gegenden, deren

Kulturboden zum erstenmal mit den Fluchtlinien eines Bebauungsplanes in Berührung kommt, lassen sich neuzeitliche Fragen des Städtebaues klar bezeichnen und austragen. Hier sind auch Versuche möglich, die in den Großstädten und ihren zwingenden wirtschaftlichen Verhältnissen gar nicht, oder nur mit ungeheuern Schwierigkeiten zu ermöglichen sind. Wir gründen, abgesehen von Gartenstädten, keine Städte mehr. Aber diese Gartenstädte können wegen ihrer Bodenbesitzverhältnisse hier nicht in Betracht gezogen werden. Auch werden sie einheitlich geschaffen, sie entwickeln sich nicht. In der Einstellung eines ländlichen Plangebietes dagegen in den Rahmen der Wohnungsfrage mit allem, was in städtebaulicher Hinsicht zu ihr gehört, nehmen wir bereits die spätere Entwicklung einer Stadt in ihrer frühesten Jugend in die Hand. Es wird an uns liegen, wenn künftige Geschlechter mit höherer Wohnkultur uns dafür preisen, daß wir dem Besitztum ihrer Voreltern als dem jugendlichen Körper ihrer Stadt die richtige Gattung anerzogen haben, daß wir auch das Verständnis für den ethischen Wert des Grundbesitzes allen kapitalistischen Unterströmungen zum Trotz ihnen ungeschmälert überlieferten. Danken werden sie uns vor allem, wenn wir ihnen die Wege zu städtebaukünstlerischen Möglichkeiten, die sich unserer Kurzsichtigkeit vielleicht entziehen, offengehalten haben.

Daß dies nicht leicht ist, liegt auf der Hand. Es bedeutet heute den Bruch mit zahlreichen veralteten Überlieferungen, die Beseitigung von Anschauungen, die ihre Berechtigung von Zuständen und Gepflogenheiten vergangener Zeiten herleiten, die für uns nicht mehr maßgebend sein dürfen, weil die Voraussetzungen für ihr Entstehen und Wirken im Wandel der Kultur verwischt oder überholt worden sind.

Die Aufgabe der folgenden Ausführungen ist es, solche Vorgänge auf unserem Städtebau-Gebiet zu beleuchten, und es sei das Bauordnungswesen herausgegriffen, weil hauptsächlich auf ihm veraltete Vorschriften mit neuzeitlichen Anschauungen in Widerspruch geraten.

Das Bauordnungswesen im allgemeinen gipfelt, wie bekannt, in zwei Hauptformen, der Landesbauordnung und der Ortsbauordnung. Über die Notwendigkeit von Landesbauordnungen besteht heute wohl kein Zweifel, und Staaten, die über solche nicht verfügen, werden sie über lang oder kurz erhalten müssen. So überaus schwierig es nun ist, Landesbauordnungen für große Gebiete mit sehr verschiedener Bevölkerung, sehr mannigfaltiger Erwerbstätigkeit und vielleicht sehr abwechslungsreichen, klimatischen und geologischen Verhältnissen zu schaffen, so liegt doch die Gefahr, hierbei grundsätzliche Fehlgriffe zu tun, heute nicht mehr so außerordentlich nahe als in früheren Zeiten. Die lebhafte Neigung wissenschaftlich arbeitender Architekten und Ingenieure für die Fragen der Allgemeinheit, die sie drängt, eine reiche künstlerische und praktische Erfahrung in den Dienst dieser Allgemeinheit zu stellen, wenn nicht anders, denn in Verbindung mit irgend einer Baupolizeibehörde, ermöglicht es heute jeder Regierung, zu einer brauchbaren Landesbauordnung zu kommen, die aus der gegenwärtigen Lage der Dinge heraus neugeschaffen, nicht nur veralteten Überlieferungen aufgepaßt würde.

Daß diese Möglichkeit nicht immer verwirklicht wird, darf uns nicht wundern, wenn wir die Behandlung berücksichtigen, die mancher andere an und für sich vortreffliche Gesetzentwurf durch die Landesvertretung erfährt. Dieselbe Erscheinung, die wir im kleinen in allen Kommissionssitzungen beobachten können, daß nämlich die emsige und reife Arbeit eines einzigen arbeitsamen, den Stoff vollständig beherrschenden Kopfes durch die Mehrheit der Beisitzer in scheinbarer Mitarbeit zerpflückt und bis zur Unbrauchbarkeit umgestaltet wird, beherrscht auch gelegentlich das Schicksal eines Landesbauordnungsentwurfs bei seiner Durchberatung in der Landesvertretung. Das Ergebnis ist leicht ein Kompromiß, der kaum etwas anderes zeigen kann, als den Grad des Verständnisses einer gesetzgebenden Körperschaft für neue Aufgaben. Man lese die Kommentare zu Landesbauordnungen oder die Landtagsverhandlungen, z. B. über das sächsische Heimatschutz-Gesetz vom 10. März 1909, und man wird die hier vertretene Anschauung bestätigt finden. Der gewitzigste Regierungskommissar wird selten in der Lage sein, scheinbar berechtigten Einwürfen von Abgeordneten sofort schlagend zu begegnen, er sei denn geradezu der Schöpfer des Gesetzentwurfes. Die Befähigung zu parlamentarischer Schlagfertigkeit wird sich aber wohl selten mit der Fähigkeit zur gesetzgeberischen Kleinarbeit in einer Person vereinigt finden.

Was wir von einer Landesbauordnung fordern dürfen, ist inhaltlich ihre Übereinstimmung mit den Anschauungen der im Leben der Baukunst, der Technik und des Städtebaues maßgebenden Kreise, nicht in erster Linie die Rücksicht auf die zufälligen Meinungen einer bunt gemischten Landesvertretung. Diese Eigenschaft der Landesbauordnung setzt aber wieder Vorbildung und Vorkenntnisse voraus, die nur durch planmäßige Beschäftigung mit dem Stoffe erworben werden können. Vor allem aber fachliche Erfahrung. Hier ist nun die Frage aufzuwerfen, ob solche fachlichen Erfahrungen nicht der Landesbauordnung restlos dienstbar gemacht werden können, wenn die Schaffung von Landesbauordnungen der verflachenden Einwirkung der Landesvertretungen entzogen wird. Im allgemeinen wird ja mit solchen Bauordnungen ein neues materielles Recht nicht geschaffen; vereinzelte Punkte, in denen dies dennoch der Fall sein sollte, mögen den bekannten gesetzgeberischen Apparat beschäftigen. Alles übrige wird einer entsprechend ausgestalteten Abteilung des Ministeriums des Innern vorbehalten bleiben können; denn es handelt sich hier um wichtige innere Vorgänge im Wirtschaftsleben des Volkes, die von seiner Gesamtheit jedoch kaum richtig erkannt und daher auch nicht geregelt werden können. Die außerordentlich verwickelten Beziehungen des Bauwesens zu Wissenschaft und Kunst, zu Technik und Volkswirtschaft verlangen eine Vertretung des Landesbauordnungswesens an einer Stelle, die uns Gewähr dafür bietet, daß auch die letzte Fassung einer Vorschrift von Persönlichkeiten ausgeht, die die Materie wirklich durchdrungen haben und alle Konsequenzen einer baugesetzlichen Verordnung deutlich vorauszuschauen befähigt sind. Der Kampf der Parteien im Landtag mit ihren sich gegenüberstehenden Wirtschafts- oder Parteiinteressen ist jedoch nicht der geeignete Boden für die endgültige Ausgestaltung einer Landesbauordnung.

Vor 20 Jahren möchte die hier vertretene Anschauung wohl allgemein als „paradox" angesprochen worden sein; fehlte es doch sowohl an geeigneten Fachleuten wie an geeigneten Verwaltungsbeamten, die über den Rand des grünen Tisches hinauszublicken vermocht hätten, oder die gar imstande gewesen wären, ihnen aus technischen und volkswirtschaftlichen Interessenkreisen entgegen strömende

neue Anschauungen mit Verständnis aufzunehmen und zu vertreten. Standen doch früher die Regierungen den Wünschen nach neuen Verordnungen im Baugesetz- und Baupolizeiwesen sogar unmittelbar feindlich gegenüber, wohl in der Befürchtung, auf einem ihnen fremden Gebiet mit erhöhter Verantwortlichkeit belastet zu werden. Eine Erscheinung, unter der bis zu einem gewissen Grade auch noch das preußische Gesetz gegen die Verunstaltung von Ortschaften und landschaftlich hervorragenden Gegenden vom 15. Juli 1907 zu leiden gehabt hat. Heute sorgen die Regierungen durch die Einrichtung technisch-wissenschaftlicher Fortbildungskurse dafür, daß ihre Verwaltungsbeamten über Zweck und Wesen wichtiger technischer und volkswirtschaftlicher Vorgänge so weit unterrichtet werden, daß die Gefahr, sie könnten verhängnisvolle Entscheidungen aus ihrer eigenen Sachkenntnis heraus allein treffen, stark vermindert erscheint.

Alle Gesetzgebung ist in letzter Linie eine Frage der gesetzgebenden Persönlichkeit. Wollen wir annehmen, daß die Verhältnisse in dieser Hinsicht heute nicht ungünstig liegen, daß heute die Möglichkeit besteht, bei Schaffung neuer Landesbauordnungen alle nivellierenden Elemente zurückzuhalten, so ist nicht abzusehen, warum ein Staat nicht unter Umständen eine Landesbauordnung von so vollkommener Fassung und so weitgreifenden Beziehungen zum Bauleben des Landes erhalten kann, daß mit einer solchen Landesbauordnung allein gewirtschaftet und die Mehrzahl aller Ortsbauordnungen vermieden werden kann. Wo dies aber nicht angeht, wo die Eigentümlichkeiten des Landes Ortsbauordnungen fordern, um die unvermeidlichen Lücken der Landesbauordnung auszufüllen, da scheint sich heute ein starker Trieb zum Bruche mit veralteten Überlieferungen und Einrichtungen geltend zu machen, der auch für die Ortsbauordnung eine Verschiebung der gesetzgeberischen Werte fordert, sowohl hinsichtlich ihrer Entstehung wie ihres Wirkungsbereiches.

Im Ortsbauordnungswesen herrscht heute eine Mannigfaltigkeit, die auf den ersten Blick erfreulich erscheint. Läßt sie doch den Schluß zu, daß in den zahlreichen Ortsbauordnungen die charakteristischen Eigentümlichkeiten der Ortschaften und ihrer Bewohner einen berechtigten Ausdruck finden. Tatsächlich ist das aber nicht der Fall. Der Reichtum an Sonder-Ortsbauordnungen, mit der nicht immer ganz verfassungsmäßigen Ausdehnung der Gemeinde-Selbstverwaltung auf das Bauleben erscheint uns eher als ein Rest der alten Kleinstaaterei mit ihren Zoll- und Münzwunderlichkeiten, eher als ein unzeitgemäßer Partikularismus denn als der berechtigte Ausdruck von Volksindividualitäten. Gewiß hat die Ausdehnung der Gemeinde-Autonomie auch auf das örtliche Bauleben noch ihre Berechtigung in Ortschaften mit alteingesessener und unverändert gebliebener Bevölkerung, die ein in sich geschlossenes, von außen her unbeeinflußtes Ganzes darstellt, wie es uns in entlegenen Gebirgsdörfern begegnet. Im allgemeinen ist aber auch in abseits von Großstädten gelegenen Ortschaften die Bevölkerungsmischung nach Ständen, Vermögen und Grundbesitz zu weitgehend. Die Ortsgrenzen umhegen zu selten ein auch in kultureller Hinsicht noch als Einheit zu betrachtendes Gemeinwesen, als daß man ganz allgemein einer autonomistischen Ortsbauordnung das Wort reden könnte.

Es ist zu betonen, daß hier nicht eine völlig neue Anschauung aus dem Nichts geschöpft wird. Schon seit Jahren taucht in gelegentlichen Vorträgen und Schriften, z. B. bei Stübben, Mangold, Eberstadt u. a. der gleiche Gedanke auf, meist aber nur gestreift und wieder fallen gelassen, weil er namentlich für den der baupolizeilichen Praxis Fernstehenden etwas Befremdendes hat. Dieses Befremden schwindet jedoch, sobald man an der Hand tatsächlicher Vorgänge und unter Heranziehung einer größeren Zahl von bestimmten Fällen die Beziehungen der Ortsbauordnung zum Bauleben der Gegenwart untersucht, indem man weiter feststellt, wo und in welcher Weise Ortsbauordnungen z. B. zur Verunstaltung von Ortschaften und landschaftlich hervorragenden Gegenden, oder zum wirtschaftlichen Niedergang von Orten unmittelbar Anlaß gegeben haben, wo endlich solche Ortsbauordnungen allen Forderungen ästhetischer Kultur, wie allen etwa möglichen Lösungen der örtlichen Wohnungsfrage aus dem Wege gegangen sind. Dann kommt man leicht zu der Überzeugung, daß das breite Bauleben, das sich ja nicht als „Baukunst", sondern überwiegend als gute oder schlechte Sitte im Bauen äußert, gar keine Regelung in zahllosen Einzelbauordnungen verträgt, daß hier im Laufe der Jahrhunderte ein an und für sich einst richtig erdachtes Verfahren allmählich auf Abwege geraten ist. Auf einer solchen Überzeugung mag wohl auch der Entwurf zu einer Reichs-Bauordnung vom Jahre 1876 aufgebaut worden sein.

Nun liegen allerdings die Verhältnisse, wie schon angedeutet wurde, nicht für alle Gemeinwesen gleich ungünstig. Je nach der Größe der Gemeinden scheiden sich drei Gruppen, von denen für uns die mittlere hauptsächlich in Betracht kommt. Sie ist die größte und umfaßt Ortschaften von durchschnittlich 1200 bis 20000 Einwohnern. Es ist jedoch kaum möglich, hier unbedingt zutreffende zahlenmäßige Abgrenzungen vorzunehmen. Die Abgrenzung der einzelnen Gruppen wird mehr von anderen Faktoren, die häufig gar nicht wägbar sind, beeinflußt. Orte unter 1200 Einwohner erhalten in der Regel keine Ortsbauordnung, da ihr Bauleben zu gering ist und selten zu Übergriffen, die eine gesetzliche Abwehr benötigen, führen wird. Überdies finden sich in solchen kleinen Ortschaften, namentlich abseits der großen Eisenbahnlinien, im Flachlande sowohl wie im Gebirge, heute noch Spuren alter Baukultur, nicht nur in Gestalt alter Bauwerke, sondern vor allem in der überlieferten Anschauung über das, was man sich erlauben darf und was nicht. In solchen Ortschaften fehlt es auch an der Verführung, nach großstädtischem Muster zu bauen. Der Ortsansässige ist da in der Regel Bauer oder Bergmann, oder, wie in der Lausitz, Hausweber, oder, wie an der Küste, Fischer — die Badeorte sind natürlich ausgenommen –, jedenfalls ist er etwas, das ihn als Kulturträger beachtlich macht. Hier gibt es meistens keine Berufsvorstände, die aus niederen Verwaltungsschreibstuben fremder Orte zu einer Art autoritativem Posten gelangt, etwas schaffen zu müssen glauben und nicht ruhen, als bis sie ihre Ortsflur mit einem Bebauungsplan belegt und das örtliche Bauleben durch eine Ortsbauordnung geregelt sehen. Orte über 30000 Einwohner, nur um Zahlen zu nennen, nähern sich hinsichtlich ihres Bauordnungswesens den großen Gemeinwesen, in denen entweder die Vertretung der Bürgerschaft, oder der Rat welt- und lebenserfahren genug ist, groben Verfehlungen aus dem Wege zu gehen, in denen es auch an fachmännischer oder juristischer Aufsicht nicht mangelt. Wenn Großstädte dennoch hier und da heute schlechte Bauordnungen aufweisen, wenn, wie dies jetzt in Wien der Fall ist, notwendige Verbesserungen der Ortsbauordnung

durch die Gemeindevertretung unmittelbar verhindert werden, so gibt es dafür keine Entschuldigung. Erklärungen finden sich vielleicht auf dem Gebiete der Rassenpsychologie, sicher aber in Vorgängen, die weit zurückführen in die Kindheit des Ortes, in die Anfänge des Fluchtlinienwesens. Solche Städte bestätigen das bald nach Steins Tode geprägte Wort: „Die Selbstverwaltung ist unter Umständen gleichbedeutend mit Klassenherrschaft."

Die mittlere, also die uns hier hauptsächlich beschäftigende größte Gruppe von Ortschaften befindet sich meistens auf einer Stufe der Entwicklung, die eine Freiheit der Selbstbestimmung in allgemeinen Ortsangelegenheiten bis zu einem gewissen Grade wohl verträgt, das aber der Verantwortung für die ganze bauliche Zukunft, wie sie durch Bauordnung und Bebauungsplan vorgezeichnet wird, nicht gewachsen ist. Damit, daß der sogenannten Gemeinde-Autonomie dieses Gebiet mit seinen weitgreifenden Beziehungen zur wirtschaftlichen und ästhetischen Kultur, zum Eigentums- und Nachbarrecht, zu Wohnungsfrage und Verkehrswesen entzogen wird, damit werden, wie befürchtet werden könnte, noch keine verfassungsmäßigen Rechte beeinträchtigt. Es wird der Gemeindeverwaltung nur ein Gebiet entzogen, auf dem sie leicht die Rechte des Machthabers geltend zu machen, anstatt die Pflichten gegen die Allgemeinheit und den einzelnen zu üben geneigt ist, auf dem die größten Anforderungen gestellt werden müssen und die geringsten von ihr befriedigt zu werden pflegen.

Man wird hier einwenden können, die Gemeinde müsse als solche doch am besten wissen, was ihr frommt, und sie habe für ihre Mißgriffe selbst die Verantwortung zu tragen. Das eine ist so unrichtig wie das andere.

Zunächst ist die Gemeinde im Sinne des Bauwesens nur ein völlig wesenloser Begriff; denn die Gemeinde, die Gesamtheit aller Ortseinwohner, kommt als solche für Regelung von Baufragen nicht in Betracht. Diese werden durch einzelne, durch bestimmte Wahlmanipulationen aus der Menge herausgehobene Personen geregelt. Aber auch diese stellen einen Bebauungsplan, eine Ortsbauordnung selbst ja nicht auf; denn dazu gehören notwendig Fachleute, die in erster Linie in der Gestalt der zur Geländeaufnahme berufenen Geometer gesucht werden. Soweit diese die Geländeaufnahme gewissenhaft besorgen, wird auch gegen die Berufung einer nur mittler begabten Persönlichkeit nichts einzuwenden sein. Daß diesem Vertreter der Vermessungskunde alsdann auch der Auftrag zur Aufstellung eines Bebauungsplanes erteilt wird, erklärt sich aus der weit verbreiteten irrigen Anschauung, daß der Geometer auf Grund seiner eingehenden Ortskenntnis notwendigerweise auch die geeignete Persönlichkeit zur Auslegung eines Straßennetzes sein muß, und daß er auch die Formen, in denen die Ergänzung des Planes, also die Ortsbauordnung, zu verlaufen habe, beherrsche. Gewiß gibt es Geometer, die das bis zu einem gewissen Grade können, die wissen, welche baukünstlerischen, technischen und wirtschaftlichen Faktoren, welche rechtlichen Momente in einen Bebauungsplan, in einer Bauordnung zum Ausdruck kommen müssen. Aber bei der Wahl eines solchen Geometers wird in den meisten Fällen von den Gemeinden der Geldstandpunkt ein gewisses Übergewicht erlangen, insofern ein Unterbietungsverfahren eingeleitet und dem Mindestfordernden der Auftrag erteilt wird. Über die Ergebnisse dieses Verfahrens haben wir uns hier nicht zu verbreiten, sie sind als hauptsächlichste Anlässe zur Umgestaltung des Bebauungsplanwesens bekannt. Man braucht kein grundsätzlicher Gegner des Verdingungsverfahrens zu sein, um diese Art, die städtebauliche Zukunft eines Ortes vorzubereiten, verwerflich zu finden. Grundsätzlich betrachtet, ist zwar hier nicht mehr die Gemeindevertretung der planende Faktor, sondern eine einzelne, außerhalb des Gemeindeverbandes stehende Persönlichkeit. Erklärlicherweise wird diese Persönlichkeit jedoch gern im Einvernehmen mit den Wünschen der Gemeindeverwaltung hinsichtlich der Straßenführung, Verschneidung von bebauten Grundstücken und dergleichen handeln, und der endgültige Plan wird dann doch wieder bis zu einem gewissen Grade die Sonderanschauungen einer bestimmten kleinen Gruppe vertreten, Anschauungen, die für den Kenner nicht immer den Charakter ganz bestimmter eigennütziger Hoffnungen und Wünsche entbehren.

Man wird hier einwenden können, daß etwaige Fehler solcher Bebauungspläne ja gelegentlich ihrer Vorlegung bei den Aufsichtsbehörden beseitigt werden können. Dies trifft aber in der Regel nur für unerhebliche Teile des Planes zu. Von Grund aus verfehlte Anlagen können, wenn der Plan erst einmal zur Vorlegung reif ist, kaum geändert werden; denn der Widerstand der Gemeinde, die nach oft jahrelanger Wartezeit endlich im Besitze eines mit allem zeichnerischen Aufwande ausgestatteten, kostspieligen Planes ist, wird immer einen gewissen Druck auf die Genehmigungsbehörde auszuüben vermögen. Es hat sich daher als zweckmäßig bewährt, die Planausfertigung bis zu einer vorläufigen Genehmigung als Konzept anzusehen und sie, auf Pauspapier mit Bleistift gezeichnet, abänderungsfähig zu halten. Vor allem aber sind die Gemeinden darüber aufzuklären, daß der Hauptteil des ihnen durch den Plan verursachten Kostenaufwandes nicht in der Fluchtlinienplanung, sondern in der ihren dauernden Wert behaltenden Geländeaufnahme zu suchen ist; denn sehr häufig gründet sich der Widerstand von Gemeinden gegen Planänderungen lediglich auf der irrigen Überschätzung der mit den roten Linien eines Planbildes verbundenen Arbeitsleistung. Das sämtliche Längs- und Quer-Profile bis zur vorläufigen Genehmigung zurückzuhalten sind, versteht sich von selbst. Ganz ähnlich verhält es sich mit der Behandlung der Ortsbauordnungsentwürfe.

In den meisten Gemeinden wird zur Beratung des vom Geometer mitgelieferten Bauordnungsentwurfes eine Art Bauausschuß beschäftigt, der, wie es in Verordnungen und Landesbaugesetzen heißt, aus „im Baufache besonders erfahrenen Männern" bestehen soll. Wir brauchen nicht allein unsere eigenen Erfahrungen heranzuziehen, um glaubhaft zu machen, daß in Ortschaften von 1300 Einwohnern bis 18000 Einwohnern und gelegentlich darüber hinaus „im Baufache besonders erfahrene" Männer nicht zahlreich zu finden sein werden. In buntem Durcheinander sitzen in solchem Ausschuß vielleicht (ich beziehe mich auf bestimmte Vorgänge) ein Klempner, ein Mauermeister, ein Hofbesitzer, ein Totengräber, ein Rentner nebst dem Gemeindevorstand und bemühen sich um die Grundlagen einer auf etwa 200 Jahre zu schätzenden baulichen Entwicklung des Ortes.

Man bedenke ferner, daß solche an und für sich natürlich völlig einwandfreien Personen an eine ernste und von ihnen in ihrer ganzen Schwere bei weitem nicht erfaßte Aufgabe nach Schluß des Tagewerks herantreten, und man wird verstehen, daß das Durchberaten und Abfassen von Ortsbauordnungsentwürfen bis tief in die Nacht hinein mit müder

und häufig sinnloser Wortklauberei betrieben wird. Immerhin wird dem Ausschuß und schließlich dem Gemeinderat so viel Arbeit und Zeitverlust verursacht, daß umfangreiche sachliche Abänderungen, wie sie dann von der Aufsichtsbehörde ausgeführt werden müßten, notwendigerweise als kränkend und herabsetzend empfunden werden und daher aus erklärlicher Rücksichtnahme auch meist unterbleiben.

Daß daneben solche Ortsbauordnungsentwürfe während ihrer häufig fünf- bis sechsjährigen Bearbeitungszeit geeignet sind, wirtschaftlich für die eine oder die andere Paragraphenabfassung kämpfende Gruppen aneinander zu hetzen, daß der Ortsfriede darüber in die Brüche geht und der häufig so sehr erwünschte Fremdenzuzug wegbleibt, ist eine bekannte Erscheinung und bedarf der weiteren Ausführung hier nicht. Sie ist natürlich und in der Form des Verfahrens begründet. Ist dies aber die Form, in der wichtige Aufgaben von außerordentlich weittragender Bedeutung ihre Erledigung finden dürfen? In einer Landesbauordnung wird der Gesetzgeber die ganze Kunst der Gesetzgebung aufbieten, während draußen im Lande zur Schaffung von Ortsbaugesetzen geringwertigere Kräfte freigemacht und gesetzgeberisch betätigt werden, Kräfte, die von der psychophysischen Wirkung des Raumes und der Masse auf den Menschen ebenso wenig wissen, wie von den innersten Vorgängen und Beziehungen, die wir mit den Sammelnamen „Verkehr" bezeichnen.

Hier wäre die Frage aufzuwerfen, die bereits zu Eingang dieser Betrachtungen berührt wurde, ob nämlich nicht eine möglichst vollkommene Landesbauordnung die so überaus schwierige Schaffung von unzähligen Ortsbauordnungen ganz ersetzen könne. Wir möchten diese Frage verneinen, und zwar mit der Begründung, daß das Leben immer noch reicher ist als die reichste Phantasie eines Gesetzgebers und daß die große Zahl von Möglichkeiten, die eine beinahe „kasuistische" Behandlung in der Ortsbauordnung verlangt, in der Landesbauordnung nur grundsätzlich gestreift werden kann. Aber man gebe einer Ortschaft, sobald die Notwendigkeit dazu zutage tritt, eine Ortsbauordnung so schnell wie möglich und aus den besten erreichbaren Händen; man höre zu einem Vorentwurf die Gemeindeverwaltung und berücksichtige brauchbare Anregungen, die von dem oder jenem etwa ausgehen sollten, aber man beschließe an autoritativer Stelle, an der, unbeeinflußt von allen Unterströmungen und unter weiser Berücksichtigung von Gegenwart und Zukunft, jedes Wort nach seiner ganzen Tragweite, jede Einzelvorschrift auf ihre Verallgemeinerung hin gewogen werden kann. Nicht die engen Interessen einer einzelnen Gemeindeverwaltung, die häufig in schroffem Gegensatz zu den im Nachbarorte vertretenen stehen, dürfen für die Gestaltung des Baulebens im Lande maßgebend sein, sondern eine von höheren und allgemeinen Gesichtspunkten aus urteilende Stelle. Wie notwendig das ist, erhellt z. B. aus dem Widerspruch, in dem sich die Ortsbauordnungen in zahlreichen, um ein Großstadtzentrum gruppierten Landgemeinden mit den Bedingungen befinden, die die Ausstrahlungen der Großstadt an ihre Umgebung zu stellen berechtigt sind. Hat man doch dem Vernehmen nach während des Wettbewerbs Groß-Berlin bereits 14 Ortsbaupläne unter Dach gebracht, obgleich gegenwärtig in dieser Hinsicht einige Zurückhaltung geradezu geboten war.

(Fortsetzung folgt.)

DER WETTBEWERB UM ENTWÜRFE FÜR DEN OSTERHOLZER FRIEDHOF IN BREMEN.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Es kann nicht unsere Aufgabe sein, nach Jahresfrist noch den Verlauf eines Wettbewerbes im einzelnen zu besprechen; wohl aber ist es unsere Aufgabe, auch nach dieser Zeit noch das Ergebnis eines so bedeutsamen Wettbewerbes unserer Zeitschrift einzuverleiben, die einen Überblick über alle wesentlichen Ereignisse auf dem Gebiete des Städtebaues geben soll. Daß dies im vorliegenden Falle so spät geschieht, ist durch mancherlei Umstände verschuldet worden: durch die Aufmerksamkeit, die wir der Berliner Städtebauausstellung, dem Wettbewerbe um einen Grundplan für Groß-Berlin, dem Wettbewerbe um einen Bebauungsplan für das Südgelände in Schöneberg widmen mußten, insbesondere auch durch die Notwendigkeit, die bei Gelegenheit der erwähnten Städtebauausstellung gehaltenen Vorträge zu veröffentlichen. Eine Monatsschrift kann leider nicht immer allen Zeitereignissen unmittelbar folgen. Dies trifft zum Teil sogar für den Wettbewerb um einen Grundplan für Groß-Berlin zu, dessen Ergebnis zuerst in unserer Zeitschrift, und zwar in einer Sondernummer zu veröffentlichen in Aussicht gestellt war, nun aber in einer davon unabhängigen Veröffentlichung des Wettbewerbsausschusses erscheinen wird, auf die wir nur verweisen können, um nicht inzwischen schon allzu bekannt Gewordenes zu wiederholen.

Anders steht es mit der Beurteilung der Entwürfe für den Osterholzer Friedhof, die überdies bisher nicht so bekannt geworden sind, als sie es verdient haben. Obwohl das Preisgericht aus elf Personen bestand, darunter zwei Senatoren und zwei Mitgliedern der Bremer Bürgerschaft, obwohl neben vier Architekten drei Gartenkünstler zu Sachverständigen bestellt waren, sind die Beschlüsse mit seltener Einmütigkeit (nur in zwei Fällen, den I. Preis und den zweiten Ankauf betreffend, standen zehn gegen eine Stimme; im übrigen herrschte Einstimmigkeit) gefaßt worden, und zwar nach allgemein künstlerischen Gesichtspunkten. Die Zweiteilung der Aufgabe in gärtnerischer und architektonischer Hinsicht barg wohl eine bedenkliche Klippe; daß diese ungefährdet umschifft wurde, lag zunächst in der überaus sorgfältigen Vorbereitung des Programmes, das auf Grund eines Vorentwurfes in gemeinsamer Beratung der Preisrichter vereinbart worden ist, dann aber in der allseitig bekundeten Einsicht, die naturgemäß voneinander abweichenden Standpunkte, von denen zunächst die Gartenkünstler und die Architekten und insbesondere auch aus

Abb. 1. Zur Ausführung bestimmter Entwurf. Architekt Professor F. Seeck, Steglitz und Gartenarchitekt P. Freye, Charlottenburg.

praktischen Gründen die Vertreter der Verwaltung an die Entwürfe herantraten, einander nähern zu müssen, um zu einer Verschmelzung des gartenkünstlerischen und architektonischen Teiles zu gelangen und auch eine wirtschaftlich befriedigende, in die Landschaft sich einordnende Gesamtanlage zu erhalten.

Abb. 2. Teilplan des mit dem II. Preise ausgezeichneten Wettbewerbsentwurfes.

Gerade in dieser Zusammenfassung lag der städtebauliche Kern der Aufgabe. Ihn herauszuschälen, ging natürlich ohne Kompromisse und ohne gewisse Unterscheidungen zu machen, nicht ab. So hat die Beurteilung der Entwürfe zunächst nach den beiden Seiten hin getrennt durchgeführt werden müssen, so haben weitere — über die zwei vorgesehenen hinaus — zum Ankauf vorgeschlagene Entwürfe entweder nur der Gesamtanlage wegen, oder der Architektur allein wegen, empfohlen werden können, so überwiegen in den anderen Entwürfen — preisgekrönten und angekauften — entweder mehr gartenkünstlerische oder mehr architektonische Werte, so haben schließlich Senat und Bürgerschaft sich für die Ausführung des an zweiter Stelle preisgekrönten Entwurfes entschieden.

Zur Erläuterung lassen wir das Urteil des Preisgerichtes, die preisgekrönten, in den Tafeln 43 bis 48 und im Textbilde 2 dargestellten Entwürfe betreffend, folgen.

Wettbewerbsentwurf „Die langen Stücke".

I. Preis. Architekten Hermann Grage und Kurt Winkelhausen, Hamburg.

Der Entwurf ist in seiner Gesamtanlage durchaus klar und sachlich. Besonders glücklich bauen sich der Eingang und die Kapellenpartie in den vorhandenen Baumbestand ein. Die Wasserpartien sind wohlüberlegt im Gelände verteilt. Der Maßstab der Anlage im Verhältnis zu den Gebäuden und Wegen ist vorzüglich. Die Wegeführung ist zweckmäßig. Einige Bedenken (Zugang zum Krematorium, Einmündung der Hauptwege) sind leicht zu beseitigen. Erfreulich ist eine Fülle malerischer Motive. Der Bachlauf hinter dem Krematorium ist zwar nicht zu empfehlen, doch sind derartige kleine Mängel belanglos gegenüber den großen Vorzügen. Die Belegbarkeit ist sehr günstig. — Die Baulichkeiten fügen sich dem Landschaftsbild in be-

scheidener Architektur ein, wie auch der Verfasser mit folgenden Worten betont:

„Man hat sich bemüht, die Gebäude der Pflanzenwelt unterzuordnen. Jegliche Monumentalität wurde vermieden, die Höhenentwicklung beschränkt, so daß sich die Gebäude bescheiden dem Ganzen einfügen."

Die Grundrisse sind gut, der Charakter den Bauformen angemessen. Die Gruppierung der Nebengebäude um den Haupteingang ist zu loben.

Wettbewerbsentwurf „Hansa II".

II. Preis. Architekt Franz Seeck, Steglitz und Gartenkünstler Paul Freye, Charlottenburg.

Sehr gut ist die Aufschließung des Grundstücks durch die durchlaufende, einmal gebrochene Achse gelöst. Die Gebäude stehen zweckmäßig und architektonisch gut. Die Annahme, daß späterhin Nord- und Südeingang gleiche Bedeutung erhalten werden, führte zu der Anordnung der zwei im Winkel sich treffenden Hauptstraßen.

Die Gesamtanlage ist systematisch in für sich abgeschlossene Friedhöfe kleineren Umfangs gegliedert, welche durch Gräben und Hecken abgeschlossen sind. Diese eigenartige Aufteilung wird als reizvoll und künstlerisch eigenartig erkannt. Auch wird sie die Orientierung erleichtern.

Die ganze Fläche ist sehr gut ausgenutzt. Auch innerhalb der Einzelfriedhöfe ist Pflanzenwuchs in wirksamer Anordnung vorgesehen.

Die Ausführung in Abschnitten ist sehr erleichtert. Die großen Hauptwege dürften reizvoller ausgebildet sein.

In der architektonischen Gestaltung liegt ein sicherer und bedeutender Stimmungsgehalt, der in den kleinen Zeichnungen besser, als in der aus dem Rahmen der ganzen Arbeit störend herausfallenden Perspektive zur Geltung kommt.

Wettbewerbsentwurf „Morituris".

III. Preis. Architekt Professor Friedrich Ostendorf, Karlsruhe.

Im Gegensatz zu den beiden erstgenannten Arbeiten bringt dieser Entwurf eine Lösung in strengem monumentalem Charakter. Obgleich eine solche Lösung eine geringere Belegungsfähigkeit des Geländes bietet und dadurch, sowie wegen der architektonischen Anforderungen kostspieliger wird, so steht doch nichts im Wege, auch eine solche Auffassung gelten zu lassen. Bei der vorliegenden Lösung wird rückhaltlos anerkannt, daß eine einheitliche, aus einem Guß gestaltete Arbeit geschaffen ist. Ein ausgesprochener aber leicht zu beseitigender Fehler liegt in der schweren Zugänglichkeit vom Nordportal aus.

Dazu fügen wir im Textbilde 1 den Lageplan, der nunmehr zur Ausführung bestimmt ist. Die Vorzüge des Wettbewerbsentwurfs sind bei der Durcharbeitung, die sich auch auf eine etwas veränderte Anordnung der Bauwerke erstreckt, noch gesteigert worden, so daß eine in jeder Beziehung befriedigende Schöpfung erwartet werden darf.

DER KIRCHPLATZ SAINTE GUDULE IN BRÜSSEL.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Im Jahrgange 1909 unserer Zeitschrift haben wir auf Seite 29 bis 33 die Übersetzung eines in französischer Sprache auf dem Tage für Denkmalpflege zu Lübeck im Jahre 1908 gehaltenen Vortrages „Über das Freilegen von alten Kirchen" von Ch. Buls, dem früheren Bürgermeister von Brüssel und bekannten Städtebau-Ästhetiker, gebracht.*) Die brennende Frage der Freilegung wurde dort für den Dom zu Antwerpen und Tournay, sowie für die Kirche St. Pierre in Löwen mit Glück zu lösen versucht, und zwar mit Beigabe je eines Schaubildes und eines Lageplans der drei Bauwerke.

Nunmehr ist der französische Urtext nebst den Lageplänen erschienen, bereichert erstens um ein Vorwort und zweitens um ein weiteres Beispiel, nämlich die Kirche S. S. Michel et Gudule in Brüssel betreffend. In dem Vorworte wird erklärt, daß die Neuherausgabe der Anregung des Vorsitzenden jener Tagung, Geheimen Hofrats Professor Dr. v. Oechelhäuser wegen der völligen Übereinstimmung der Anschauungen mit denen des Geheimen Hofrats, Professor Dr. Gurlitt, der die Verhandlungen damals einleitete, zu verdanken ist. In der Tat hat sich der Verfasser damit ein großes Verdienst erworben, namentlich auch um die Städtebaukunst, denn das hinzugefügte vierte Beispiel greift besonders weit über die Denkmalpflege hinaus auf wichtge städtebauliche Fragen über.

Wer hat nicht im Sommer 1910 beim Besuche der Brüsseler Weltausstellung auch diese Kirche besucht und sich über die Straßendurchbrüche ihrer Umgebung gewundert, und wem ist dabei nicht der Turm des neuerbauten Klubhauses an der Ecke der Rue du Treurenberg und der Rue des Colonies aufgefallen, von unten, der Place Sainte-Gudule, aus gesehen das Platzbild bereichernd, und von oben, von der Rue Royale am Parc aus gesehen, die Kirchengruppe störend! Es gibt eben einen Unterschied in der Gruppierung der Baumassen in der Ebene und an der Berglehne! Wie der Verfasser dies in klarer Anschaulichkeit darlegt, gibt der Schrift des Herrn Chr. Buls noch einen besonderen Reiz.

Die Kirche steht etwa auf halber Höhe zwischen der Ober- und Unterstadt mit ihrer Westfront auf einer im Jahre 1861 bei Regelung der Platzanlage vorgelegten Terrasse nebst großer Freitreppe, die den ziemlich steilen Abfall des Platzes für das Auge mildert und das Bauwerk mächtig heraushebt. Vergleiche Textbild 4. Die Freilegung der Westfront durch Vergrößerung des Platzes bis zu einem Maße, das gerade einen günstigen Abstand zur Betrachtung des Bauwerkes bietet, muß als gelungen bezeichnet werden. Weniger aber die Begradigung der nach oben hin noch dazu auseinanderlaufenden Fluchtlinien, rechts bis zur Rue de la Chancellerie in der Höhe

*) Esthétique des Villes. L'Isolement des Vieilles Églises par Ch. Buls, Président du Comité des Etudes historiques du Vieux-Bruxelles. Bruxelles, Librairie Nationale d'Art et d'Histoire. G. Van Oest et Cie. 1910.

Abb. 3.

des Querschiffes, links gar bis zur Rue de la Banque in der Höhe des Chorbaues und diesen durch die Masse der hier errichteten Nationalbank schädigend. Glücklicherweise ist die alte, der Rundung der Chorgruppe folgende gekrümmte, den Platz nach oben hin einrahmende Flucht von der Rue de la Chancellerie bis zur Rue de la Banque, kaum unterbrochen von der schmalen krummen Rue de Treurenberg, erhalten geblieben, und gerade diese stand nun in Gefahr, auch zerstört zu werden, indem die jetzt vom Parc herkommende und dann an der Ecke der Rue de Treurenberg nach Südwesten abbiegende, weil sich dem Berge anschmiegende Rue des Colonies bis zum Kirchplatze in gerader Richtung durchgelegt werden sollte. Nichts kann besser die brutale Wirkung, die ein derartiges Beginnen hätte zur Folge haben müssen, erläutern, als die Gegenüberstellung der beiden vom Verfasser beigebrachten Abbildungen — siehe Textbilder 3 und 5. Herr Chr. Buls hat mit seiner Warnungsschrift den erfreulichen Erfolg erzielt, daß der Gemeinderat von Brüssel nahezu einstimmig auf die Ver-

Abb. 4.

Abb. 5.

Abb. 6.

längerung der Rue des Colonies und damit auf den Durchbruch des von der Rue de la Chancellerie bis zur Rue du Treurenberg reichenden Blockes verzichtete.

Die augenblicklich vorhandene Bebauung des Platzabschlusses läßt ja auch noch zu wünschen übrig; es gehen deshalb die Vorschläge des Verfassers dahin, sie wieder der früher vorhanden gewesenen anzunähern, wie Abb. 6 darstellt.

Zum Schlusse des Heftchens wird übrigens ein Beschluß des Magistrats von Brüssel aus dem Jahre 1697 mitgeteilt, wonach unter Androhung von Strafe den Eigentümern und Baumeistern vorgeschrieben wird, für Bauten an der Grande Place zuvor ein Modell zur Genehmigung einzureichen, damit die Platzanlage nicht entstellt werde und die Harmonie unter den Hausfassaden gewahrt bleibe. Die Schönheit dieses berühmten Platzes ist also nicht allein dem Zufall zu verdanken. Dies sollte allen Stadtverwaltungen zu denken geben, die sich noch dagegen sträuben, ihre Marktplätze unter den Schutz des gegen die Verunstaltung der Ortschaften gerichteten Gesetzes zu stellen. Auch beweist es, daß unsere berühmten Städtebilder doch wohl mehr einem zielbewußten Schönheitssinn entsprungen sind, als wir meist geneigt sind anzunehmen. Hoffentlich finden sich noch mehr derartige Erlasse wieder vor!

NEUE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

Die Nummer 17 der Mitteilungen der ZENTRALSTELLE FÜR WOHNUNGSREFORM IN ÖSTERREICH enthält als einleitenden Aufsatz eine Abhandlung über das neue Wohnungsfürsorgegesetz von Privatdozenten Dr. K. Pribram. Im Anschlusse daran sind auch das Gesetz betreffend die Errichtung eines Wohnungsfürsorgefonds und die im Abgeordnetenhause gefaßten Beschlüsse abgedruckt. Von weiteren Aufsätzen seien insbesondere hervorgehoben der über die kommunale und staatliche Wohnungspolitik in Budapest; die Wohnungsfrage in Wien: die Baugenossenschaften in Österreich; die Ergebnisse des Arbeiterwohnungsgesetzes im Jahre 1909; daran schließen sich zahlreiche Mitteilungen über die Erfolge der gemeinnützigen Bautätigkeit in den letzten Monaten.

In der Nummer 18 der Mitteilungen der ZENTRALSTELLE FÜR WOHNUNGSREFORM IN ÖSTERREICH wird in dem einleitenden Aufsatze auf die hohe Bedeutung der kommenden Reichsratswahlen für die Wohnungsreform hingewiesen. Dr. Frey bespricht die Ziele und Aufgaben der neuen Mieterorganisation, ein weiterer Aufsatz erörtert die vorläufigen Ergebnisse der Volkszählung im Lichte der Wohnungsreform. Von weiteren Aufsätzen dürfte besonders der über die Wiener Bauordnungsenquete, sowie der über die Bauberatungsstellen im Deutschen Reiche und in Österreich allgemeine Teilnahme beanspruchen. Ein von der Zentralstelle ausgearbeitetes Formular eines Fragebogens zum Zwecke der Wohnungserhebung ist ferner zum Abdrucke gebracht; dieses Formular steht allen jenen Organisationen, die eine derartige Wohnungserhebung zu veranstalten beabsichtigen, kostenlos zur Verfügung.

Im Verlage der ZENTRALSTELLE FÜR WOHNUNGSREFORM IN ÖSTERREICH ist nunmehr der Bericht über den im Vorjahre unter dem Vorsitze des Geheimen Rates Dr. Franz Klein abgehaltenen IX. Internationalen Wohnungskongress erschienen. Der Bericht umfaßt zwei Bände, und zwar Band I Berichte (1114 Seiten), Band II Organisation des Kongresses und Verhandlungen (368 Ssiten). — Der Bezugspreis beider Bände im Buchhandel beträgt 15 Kronen.

ÖFFENTLICHE WALDUNGEN, PARK-, GARTEN- UND SCHMUCKANLAGEN im Jahre 1907 und 1907/08. Bearbeitet im Statistischen Amte der Stadt Mannheim unter Leitung des Direktors, Stadtbeirat Prof. Dr. J. Schott. Sonderabdruck aus dem 17. Jahrgange des Statistischen Jahrbuchs deutscher Städte. Verlag von Wilh. Gottlieb Korn in Breslau.

AMERIKANISCHE PARKANLAGEN. Zierparks, Nutzparks, Außen- und Innenparks, Nationalparks, Park-Zweckverbände. Ein Parkbuch von Werner Hegemann zur Wanderausstellung von Bildern und Plänen amerikanischer Parkanlagen. Verlag von Ernst Wasmuth, A.-G., Berlin. Die Ausstattung und Illustrierung dieses Heftes wurde ermöglicht durch das Entgegenkommen von Jacob Ochs, Gartenbau, Hamburg.

WOHNUNGSFÜRSORGE DURCH DIE STADT SCHAFFHAUSEN. Bericht des Stadtrates an den Großen Stadtrat vom 28. November 1910. Schaffhausen. Buchdruckerei H. Meier & Cie. 1910.

Bericht der KGL. GÄRTNERLEHRANSTALT ZU DAHLEM bei Steglitz für die Jahre 1808/9. Erstattet von dem Direktor Th. Echtermayer, Kgl. Ökonomierat. Mit 53 Abbildungen. Berlin W. 35, 1911, Gea Verlag, G. m. b. H.

Mitteilungen über die Tätigkeit der BAUGENOSSENSCHAFT DRESDEN-LAND, in den Jahren 1908—10.

Werbeschrift und Jahresbericht 1910. GESELLSCHAFT FÜR DEUTSCHE KUNST IM AUSLANDE. Herausgegeben vom Vorstand. Berlin, im März 1911.

Department of Social and Public Service. Social Service Series. Bulletin Number 16. COMPREHENSIVE PLANING FOR SMALL TOWNS AND VILLAGES. By John Nolen. Boston, American Unitarian Association, 25 Beacon Street.

MITTEILUNGEN.

NOCH EIN WORT ZUR FREILEGUNG DER FRAUENKIRCHE IN MÜNCHEN. Mit großer Freude habe ich den Aufsatz im Juniheft des „Städtebau“ gelesen, der für Erhaltung bzw. Schaffung eines freien Blickes auf die Frauenkirche in München eintritt. Der wunderbare Anblick, der sich jetzt einem bietet, fordert jeden Kunstliebenden auf, zu seiner Erhaltung eine Lanze zu brechen; denn es wäre aufs tiefste zu bedauern, wenn er wieder hinter einer Häusermasse verschwinden sollte. Wie ich dem Aufsatze entnehme, ist im Gemeindekollegium von einer weiten Domfreiheit die Rede gewesen, doch „als nicht im Bereich des Denkbaren“ liegend (Münchner N. N. No. 279) ad acta gelegt worden. Trotzdem erlaube ich mir, diesen Gedanken hier nochmals zu wiederholen. Es ist schon oft vorgekommen, daß unmöglich, ja undenkbar scheinende Dinge diesen schwierigen Charakter verloren, wenn man sich bemüht hatte, ihnen näher zu treten, so daß sie schließlich doch noch zur Ausführung kamen. Sollte das am Ende hier nicht auch der Fall sein? Gut Ding muß gute Weile haben! Bei näherer Betrachtung ginge es vielleicht doch, das geplante und bereits entworfene Polizeigebäude auf einem anderen Gelände zu errichten, deren es ja in

München noch genügend viele gibt, wenn erst garstige Häuserblöcke entfernt worden sind. Gewiß ist, daß beim Plan des neu zu errichtenden Gebäudes niemand vermutet hat, welch einzigartiger Schönheit und Kunstgenuß sich hinter den alten Häusern verborgen hielt und erst nach Entfernung jener zutage trat. Wird München, das sich rühmt die Kunststadt zu sein, diesen geradezu schönsten Punkt der Stadt, der wie aus Dornröschenschlaf erwacht und rein durch Zufall entdeckt ist, so gering schätzen und ihn wieder verbauen lassen, soll das wunderbare Bild wie eine Fata Morgana vor unseren Augen verschwinden? Sollte es wirklich nicht möglich sein, einem neu hinzugekommenen Umstande Rechnung zu tragen? Mir scheint, die Sache ist es wohl wert, daß man ihr näher tritt. Polizeigebäude kann man überall errichten, aber den ästhetisch-erzieherischen Anblick eines durch Alter und Baustil gleich würdigen Bauwerks findet man nicht so leicht wieder, als er zerstört wird. H. v. T.

VON DER STÄDTEBAU-ABTEILUNG AUF DER DRESDENER HYGIENE-AUSSTELLUNG.

Von Walter Lehweß, Architekt (Zehlendorf-Berlin).

Eine nicht unbedeutende Abteilung der Dresdener Hygiene-Ausstellung, die augenblicklich viele Tausende von Besuchern in die liebliche Elbestadt lockt, ist dem Städtebau gewidmet. Zwischen all den Vorführungen ausgesprochen gesundheitswissenschaftlicher Natur über Ernährung, über Körperpflege des gesunden und kranken Menschen, über Krankenhauswesen und Krankenpflege stehen Stadtpläne und Modelle städtischer Neuanlagen und Erweiterungen. Man muß sich klarmachen, daß diese Tatsache allein einen Umschwung, einen Fortschritt in unseren Anschauungen über die wesentlichen Aufgaben des Städtebaues bedeutet. Es gibt heute keinen Zweifel mehr darüber, daß die gesundheitlichen Anforderungen bei der Planung einer Stadt in allererster Reihe stehen, daß die Straßenführung, die Verteilung der Plätze und Freiflächen und die Art ihrer Anordnung nicht nur von künstlerischen, sondern mindestens ebensosehr von gesundheitlichen Gesichtspunkten bestimmt werden müssen, und daß umgekehrt die Art, wie diese Fragen in einer Stadt gelöst sind, von tiefgreifendem Einfluß auf die Gesundheit ihrer Bewohner ist. Es ist wohl das erste Mal, daß eine Hygiene-Ausstellung sich so ausführlich mit den Fragen des reinen Städtebaues befaßt, wie es die Dresdener tut. Wohl waren auch auf früheren Hygiene-Ausstellungen Straßenreinigung, städtische Kanalleitung und Wasserversorgung der Städte vertreten, aber der eigentliche Städtebau fehlte meist vollkommen: Ein deutliches Kennzeichen einer Zeit, die den gesundheitlichen Aufgaben des Städtebaues mit der mustergültigen Ordnung der Ent- und Bewässerung Genüge getan zu haben glaubte; einer Zeit, die baupolizeiliche Fragen fast nur vom Standpunkt der Feuersicherheit, die Planung der Straßen ausschließlich von dem des Verkehrs, und Form und Größe der Baublöcke nur vom Gesichtspunkte der größten Ausnutzungsmöglichkeit betrachtete!

Der städtebauliche Stoff, der jetzt in Dresden zusammengebracht ist, ist freilich zum großen Teile nicht neu, sondern den Fachleuten und vielen anderen bereits von den Städtebau-Ausstellungen in Charlottenburg (Berlin 1910), London, Düsseldorf und Zürich her bekannt. Neben den vorzüglichen Abbildungen amerikanischer Park- und Spielplatzanlagen finden wir die englischen Gartenstädte wieder, die trefflichen Untersuchungen des Statistischen Amtes der Stadt Schöneberg über die Beziehungen zwischen Wohnungsmiete und Wohnungsgröße, ferner Pläne und Modelle deutscher Gartenstädte und Arbeiterkolonien: Ratshof bei Königsberg, die Gartenstadt Nümberg, einige Kruppsche Kolonien und andere. Von den Wettbewerbsentwürfen für einen Bebauungsplan für Groß-Berlin war, wenigstens zur Zeit meines Besuches, nur der von Möhring, Eberstadt und Petersen aufgehängt, wohl in der richtigen Erkenntnis, daß den gesundheitlichen Aufgaben der Großstadt in diesem Entwurfe mit seiner bekannten „Keilführung" der Freiflächen und der „gemischten Bauweise", die eine gesundheitsgemäße Bebauung mit kleinen Häusern auch im Großstadtgebiet vorsieht, mehr als in allen anderen Rechnung getragen ist. Daß neben diesen alten Bekannten in der sächsischen Hauptstadt vor allen Dingen die sächsischen Leistungen auf dem Gebiete des Wohnungswesens zu Worte kommen, ist wohl nicht zu verwundern. Hier wäre die Wohnungskolonie Cosmannsdorf zu erwähnen, die Oswin Hempel für die Baugenossenschaft Dresden-Land entworfen hat, eine wohlgelungene kleine Gruppe von Häusern in einfacher gesunder Architektur; ferner die Siedelung Lockwitz des Sächsischen Wohnungsbau-Vereins, deren klaren, ungekünstelten Bebauungsplan mit vernünftigen, nur 8 bis 10 m breiten Straßen Voretzsch in Dresden entworfen hat. Die Häuser selbst haben nach meinem Gefühl noch etwas zuviel von der „Villa um 1900"; eine häufigere Zusammenfassung zu Gruppen wäre wohl wirtschaftlich und künstlerisch vorteilhafter gewesen. Lehrreich sind auch die statistischen Erhebungen über Abortanlagen und übervölkerte Wohnungen in 27 sächsischen Städten und die Darstellung der Bildung des Bodenspekulationsgewinnes bei einem Dresdener Grundstück, wobei besonders erwähnt werden muß, daß das schlechte Dresdener Beispiel noch günstig gegenüber Berliner Verhältnissen anmutet. Von außersächsischen Städten wären noch (ohne auf Vollständigkeit Anspruch machen zu wollen) die Vorführungen des Münchener Vereins zur Förderung des Wohnungswesens zu nennen, die Darstellung der Wohnverhältnisse in den Städten Groß-Berlins vom Statistischen Amt in Charlottenburg und die zahlreichen Photographien, Tabellen und Tafeln der Wohnungsinspektion in Fürth. Sehr verdienstvoll und eines genaueren Studiums wert ist die bildliche Zusammenstellung der wichtigsten Bestimmungen aus den Bauordnungen verschiedener deutscher Großstädte, die auf Anregung des Geheimrats Ewald Genzmer in Dresden bearbeitet und ausgestellt wurde. Sie erstreckt sich auf die Städte Düsseldorf, Straßburg, Köln, Elberfeld, München, Danzig, Breslau, Altona, Königsberg, Charlottenburg und Erfurt und enthält in anschaulicher Weise eine Darstellung der zulässigen Bauhöhen, der geforderten Hofflächen, der Abstände von den Nachbargrenzen und anderes mehr in den verschiedenen Bauklassen.

Ein bedeutender Raum ist den Park- und Gartenanlagen gewidmet: ein Wettbewerb für Anlage, Einteilung und Bewirtschaftung des Kleingartens wird weiten Kreisen nützliche Anregungen bieten, während die Darstellung der öffentlichen Parkanlagen die großen Fortschritte zeigt, die unsere städtischen Verwaltungen in neuerer Zeit in der Wertschätzung und Behandlung dieses Gebietes gemacht haben. Die Parkanlagen von Köln und Düsseldorf sind von den früheren Ausstellungen her bekannt. Daß auch kleinere Städte in dieser Beziehung nicht zurückbleiben wollen, zeigt unter anderen Frankfurt a. O.

Von Stadterweiterungsplänen sind meines Wissens die Bebauungspläne für Zoppot, Schwerin und Marienwerder von Geheimrat Ewald Genzmer bisher noch nicht ausgestellt gewesen; besonders die von Zoppot und Marienwerder sind durch die schöne landschaftliche Umgebung und ihre sorgfältige Einbeziehung in das Stadtbild bemerkenswert.

Neben der eigentlichen Städtebau-Abteilung muß man sich städtebaulichen Stoff aus den Sonderbauten der einzelnen Nationen zusammensuchen. Leider waren zwei der größten, Frankreich und England, zurzeit meines Besuches mit ihrer Ausstellung noch nicht fertig und hielten ihre Pforten noch geschlossen. Von den übrigen bietet Österreich-Ungarn überraschend viel: unter anderen einen Assanierungsplan für Prag und die Kispester Arbeiterkolonien bei Budapest. In den übrigen ist in städtebaulicher Beziehung wenig zu holen. Dagegen hängt in der Sporthalle noch eine sehenswerte Zusammenstellung verschiedener Spiel- und Sportplätze in Düsseldorf, Kopenhagen und Stuttgart, die zum Teil schon amerikanische Vorbilder erkennen lassen, und in der geschichtlichen Abteilung die Entwicklung des Wohnungswesens von der Erdhöhle und dem Pfahlbau bis zum Bauern- und städtischen Bürgerhause. Hier finden sich auch historische Pläne einzelner Städte, von denen ich die von Dresden und Mainz erwähnen möchte.

Diese Aufzählung beansprucht keineswegs, vollständig zu sein; sie soll nur ungefähr zeigen, was der Besucher von der Städtebau-Abteilung auf der Hygiene-Ausstellung in Dresden zu erwarten hat. Es ist selbstverständlich, daß auf einer solchen Ausstellung die eigentlich hygienischen Darbietungen im Vordergrunde stehen und die Städtebaukunst dem Raum und der Platzanweisung nach erst in zweiter Linie kommen kann. Bedauerlich ist es aber, daß die Städtebau-Ausstellung in einer Halle untergebracht ist, die sich „Halle für Wohnung und Ansiedelung" nennt, deren größter Teil aber der mit der Straßen- und Wohnungsherstellung befaßten Industrie zugewiesen ist. Wer in das Haus eintritt, sieht sich zunächst langen Gängen von Kojen der Heizungs-, Gas- und Wasserleitungs- und der Bau-Industrie mit den dazu gehörigen großen Reklameschildern und allem Drum und Dran einer industriellen Ausstellung gegenüber

Die rein wissenschaftliche Städtebau-Ausstellung wird dadurch erdrückt. Das ist meines Erachtens ein Fehler, den ich nicht verschweigen zu dürfen glaubte. Trotzdem muß aber, wie schon im Anfang erwähnt, es rühmend und dankend anerkannt werden, daß die Ausstellungsleitung den Städtebau überhaupt in dem Umfange heranzog, in dem es geschehen ist. Es ist zu wünschen, daß dadurch die Erkenntnis von der Wichtigkeit der Hygiene im Städtebau und von dem Einfluß, den sie notwendigerweise auf unsere Stadtbilder gewinnen muß, in immer weitere Kreise dringt.

CHRONIK.

Wettbewerb um Entwürfe für die architektonische Ausgestaltung des Neubaus der ALTEN MAINBRÜCKE ZU FRANKFURT A. M. unter den zurzeit in Frankfurt a. M. ansässigen Architekten und Künstlern, an dem sich außerdem auf Einladung der Stadt gegen besondere Honorierung die Herren Prof. Dr. Ing. Gabriel von Seidl in München, Professor Dr.-Ing. Theodor Fischer in München, Professor Wilhelm Kreis in Düsseldorf beteiligen werden.

Preisgericht: Oberbürgermeister Dr. Adickes, Stadtverordneter Architekt Dröll, Stadtrat Franze, Stadtverordneter Regierungs-Baumeister Lion, Bezirkskonservator Professor Luthmer, Stadtbaurat Schaumann, Stadtverordneter Architekt Seeger, Magistratsbaurat Uhlfelder, sämtlich in Frankfurt a. M., Geh. Hofrat Dr.-Ing. Paul Wallot in Dresden, Oberbaurat Professor Karl Hofmann in Darmstadt, Geh. Baurat Franz Schwechten in Berlin,

Preise: Ein I. von 4000 M., ein II. von 3000 M., ein III. von 2000 M.

Es bleibt dem Preisgericht überlassen, die Preise auch anders zu verteilen; doch soll die Gesamtsumme höchstens auf drei Preise verteilt werden. Auch ist das Preisgericht ermächtigt, ein bis zwei weitere Entwürfe zum Preise von je 1000 M. anzukaufen. Frist bis zum 1. November 1911, abends 6 Uhr.

Unterlagen gegen Einzahlung von 3 M., die bei Einreichung eines Entwurfes zurückerstattet werden, durch das Rechnungsbureau des Tiefbauamtes, Rathaus-Südbau, Zimmer 307 bezogen werden.

Zu dem auch im „Städtebau" seinerzeit angezeigten Wettbewerbe, den die Stadt BRASSÓ (KRONSTADT) in Ungarn für Architekten und Ingenieure des Deutschen Reiches, von Ungarn und Österreich zur Erlangung eines allgemeinen Bebauungsplanes ausgeschrieben hatte waren acht Entwürfe eingelaufen; zwei aus Ungarn und sechs von auswärts. Das Preisgericht hat davon abgesehen, den I. und II. Preis zu verteilen, und den III. Preis dem Entwurf mit dem Kennwort „Pro futuro" zuerkannt. Außerdem wurden die Entwürfe mit den Kennworten „Moderne Stadtform" und „Unter der Zinne der Stadt" zum Ankauf empfohlen. Verfasser des preisgekrönten Entwurfs ist unser ständiger Mitarbeiter Privatdozent Dr. Ing. Emerich Forbáth in Gemeinschaft mit den Architekten Ladislaus Warga und Eugen Lechner in Budapest. Die Verfasser der zum Ankauf empfohlenen Entwürfe sind noch nicht bekannt, da die Stadt über den vorgeschlagenen Ankauf noch keinen Beschluß gefaßt hat.

Indem wir uns die Veröffentlichung des einzigen preisgekrönten Entwurfes vorbehalten, können wir nicht unterlassen, auf das außergewöhnliche Vorkommnis hinzuweisen, daß zwei der ausgesetzten Preise überhaupt nicht verteilt worden sind und dem besten Entwurf nur der III. Preis zugefallen ist. Die Stadt konnte auf diese Weise mit den beiden zum Ankauf empfohlenen in den Besitz von drei Entwürfen zum Preise von 5000 K. gelangen, während hierfür den Bewerbern 14000 K. in Aussicht gestellt waren. Nach einer uns mitgeteilten Äußerung des Preisgerichtes enthalten diese Entwürfe wertvolle Ideen, sodaß die Vorenthaltung der ausgesetzten Preise schwer verständlich erscheint.

Jedenfalls ist eine Aufklärung des seltsamen Verfahrens dringend erforderlich, wenn nicht das ohnehin schon schwache Vertrauen, das viele Fachgenossen städtebaulichen Wettbewerben namentlich im Auslande, entgegenbringen, vollends erschüttert werden soll.

Der Landtag des Fürstentums Reuß j. L. hat einstimmig eine Regierungsvorlage angenommen, nach der nunmehr DIE ELSTER BEI GERA geregelt werden soll, unn zwar unter Zugrundelegung eines vom Kgl. Sächsischen Bauinspektor B. Williams aufgestellten Entwurfes. Blickt man an der Brücke in Untermhaus die Elster aufwärts und nach dem Hainberg hin, so werden durch diese Flußberichtigung meist wertvolle Bäume gefährdet, insbesondere aber auch das hochgelegene Schloß Osterstein dadurch, daß ihm der grüne Fuß unten abgegraben werden soll; die vorhandenen Uferböschungen werden zum Teil verschwinden, während die neu anzulegenden, lange Zeit hinaus kahl aussehenden und in ihrer abgezirkelten Form gegenüber des sich natürlicher Freiheit erfreuenden Uferrandes abstoßend wirken werden. Muß dies unbedingt sein? Der Entwurf stammt aus dem Jahre 1902; seit der Zeit ist das Gewissen für Naturschönheiten, für den Zusammenhang des Bauwerks mit der Natur geschärft worden. So möge denn zuvor noch einmal nachgeprüft werden, ob es keinen anderen, das Bestehende mehr schonenden Ausgang gibt, um das erstrebte praktische Ziel zu erreichen. Dem Fernerstehenden will es so scheinen, daß dies möglich sei, da es nicht auf ein überall gleichgeformtes Durchflußprofil ankommen kann. Auch der Fachmann darf nicht mehr von den einseitigen Zwecken seiner Aufgabe ausgehen, er muß sich, ohne damit seine Lösung zu verschlechtern, dem Ganzen anzupassen und einzufügen verstehen. Die Hofwiesen, deren völlige Bebauung ohnehin eine Sünde gegen die Landschaft wäre, könnten wohl bis zu der als Deich auszubildenden Fortsetzung der Hainstraße dem Hochwasser freien Ablauf gewähren und somit als nützliche Glieder der Flußberichtigung mitwirken.

Ideenwettbewerb für die STÄDTEBAULICHE AUSGESTALTUNG DER FRANKFURTER WIESEN IN LEIPZIG. Zur Beteiligung sind alle in Deutschland wohnenden Fachmänner eingeladen.

Preisgericht: Oberbürgermeister Dr. Dittrich, Stadtverordnetenvorsteher und Justizrat Dr. Rothe, beide in Leipzig, Professor Dr. Ing. Fischer in München, Landesbaurat Professor Goecke in Berlin, Geh. Oberbaurat Professor Hofmann in Darmstadt, Landesbaurat a. D. Beigeorneter Rehorst in Köln, Stadtrat Hofmann, Stadtbaurat Peters, Stadtbaurat Oberbaurat Scharenberg, Stadtverordneter Architekt Jahrmarkt, Stadtverordneter K. S. Baurat Weidenbach (B. D. A.), Geh. Baurat Stadtbaurat a. D. Prof. Dr. Ing. Licht (B. D. A.), Stadtverordneter Kommerzienrat Tobias, sämtlich in Leipzig.

Der Rat der Stadt Leipzig behält sich das Recht vor, für das Preisgericht gegebenenfalls Ersatzmänner zu wählen. Dabei soll an dem Verhältnis zwischen technischen und nichttechnischen Mitgliedern des Preisgerichtes nichts geändert werden.

Preise: Ein I. Preis von 15000 M., ein II. Preis von 10000 M., zwei II. Preise je 5000 M., drei IV. Preise je 3000 M., dazu für Ankäufe bis zu 3 Stück je 3000 M. Nur die Beträge des I. und II. Preises dürfen auf einstimmigen Beschluß des Preisgerichtes anders verteilt werden. Frist bis 15. Dezember 1911. Bedingungen und Unterlagen gegen Voreinsendung oder gegen Nachnahme einer Gebühr von 15 M. vom Rate der Stadt Leipzig postfrei- Bei Einlieferung einer wettbewerbsfähigen Bearbeitung wird dieser Betrag zurückbezahlt.

Ein sorgfältig bearbeitetes Programm liegt dem Wettbewerbe zugrunde, der ein Gebiet von 235 ha umfaßt. In das Programm ist ein bereits vorliegender Entwurf zur Hochwasserregelung der Pleiße und Elster aufgenommen; auch ist dem Wunsche Ausdruck gegeben die vielfach landschaftlichen Reize, von denen Abbildungen beigefügt sind, nach Möglichkeit zu erhalten. Da das Gebiet überdies an drei Seiten an bebaute Stadtteile bzw. vorhandene Parkanlagen grenzt, ist in dem Wettbewerb eine Aufgabe von seltener Vielseitigkeit und Anziehungskraft gegeben, sodaß wir die Beteiligung auf das wärmste empfehlen können. Wir hoffen demnächst auf das Programm noch näher zurückkommen zu können.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

8. Jahrgang 1911 9. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **

VORSCHLAG ZUR UMGESTALTUNG DER GÄRTNERISCHEN ANLAGEN DES SAVIGNY-PLATZES IN CHARLOTTENBURG.

Von Regierungsbaumeister LEESER und Regierungsbauführer Dipl.-Ing. LEONHARD ROSENTHAL.

Die Frage des Städtebaus hat in Berlin seit der Städtebauausstellung des vorigen Sommers einen mächtigen Antrieb erfahren. Überall beginnt sich's zu regen. Ausschüsse von Fachleuten werden gebildet, die ihren Einfluß auf den gegenwärtigen und künftigen Ausbau Groß-Berlins im Sinne der neu gewonnenen Erkenntnisse geltend machen sollen. Baugesellschaften und Stadtverwaltungen veranstalten Wettbewerbe für die Ausgestaltung neuer Plätze und ganzer Stadtteile. Aber auch die weiteren Schichten der Bevölkerung werden von der jungen Bewegung ergriffen, und mit leidenschaftlichem Bedauern hörte man jüngst überall Erörterungen über den Verlust des Tempelhofer Feldes an die Spekulation. Allgemeiner beginnt man sich für die Gestaltung von Häusern, Straßen, Plätzen und gärtnerischen Anlagen zu erwärmen. Die im Geiste der neueren Bestrebungen geschaffenen Plätze in Schöneberg und Wilmersdorf — der „Bayerische Platz“ und der „Olivaer Platz“ — finden Anklang, man betrachtet sie als hervorragenden Schmuck der Stadt, findet, daß sie für Erwachsene wie für Kinder einen gleich angenehmen Aufenthalt und eine wirkliche Erholung bilden und zieht Vergleiche mit den vorhandenen Platzanlagen, welche teilweise als in ihren Grundzügen verfehlt erkannt werden und deren Öde man immer mehr empfindet.

Zu diesen älteren, wenig erfreulichen Anlagen gehört der Savignyplatz in Charlottenburg. Wenn man auf der Stadtbahn anfahrend über den weiträumigen Platz hinüberblickt, so fragt man sich unwillkürlich, wie es möglich ist, daß eine solch große in ihren Abmessungen nicht ungünstige Platzfläche keine rechte Wirkung zu geben vermag. Auf den Platz hinabsteigend, bemerkt man dann, daß allerdings durch die den Platz schneidenden und auf den Querseiten zahlreich einmündenden sehr breiten Straßenzüge, sowie die den Platz begrenzenden kleinlichen Häuserfronten wenig günstige architektonische Platzwände geschaffen sind, daß aber vor allem die gärtnerischen Anlagen Schuld an dem vollständigen Mangel jeglicher Wirkung tragen. In dieser Beziehung ist ungefähr alles getan, um jede Geschlossenheit zu stören, jedes ruhige Genießen grüner oder blumiger mit Buschwerk umgebener Flächen, jeden Durchblick auf einen Sitzplatz, eine einmündende Straße oder sonst einen hervorragenden Punkt zu verhindern.

Alles ist verworren, nichts steht an rechter Stelle. Wo größere Rasenflächen sich breiten sollten, sieht man nur Rasenfetzen von planlos geführten Wegen durchschnitten, wo man einen Überblick über den Platz genießen möchte, versperren mächtige kegelförmige Buschwerkgruppen den Einblick. Übermäßig breite Fahrdämme und Bürgersteige umziehen den Platz. Kurz, das Ergebnis der Betrachtung ist, daß die gärtnerischen Anlagen ohne Rücksicht auf das Gerippe des Platzes geschaffen, durch übermäßige Straßenbreiten und ohne Zwang quer durchschneidende Wege außerordentlich verkümmert sind und gerade dessen entbehren, was Reiz und Wirkung einer Platzanlage ausmacht — der Raumgestaltung.

Hier Wandel zu schaffen, würde eine überaus dankbare Aufgabe der Stadt Charlottenburg sein. An der architektonischen Erscheinung wird sich ja vorläufig nichts ändern lassen, und man muß von der Zukunft einen besseren Ersatz der öden Häuserfronten, vielleicht auch einen vollkommeneren Schluß der Platzwände erwarten, etwa durch reizvolle Straßenüberbauten an den Einmündungen der Kant- und nördlichen Knesebeckstraße. Wohl aber ließen sich schon jetzt ohne allzu große Aufwendungen die gärtnerischen Anlagen derart umgestalten, daß der Platz mehr Geschlossenheit erhält und in erhöhtem Maße für das Spiel der Kinder, für die Erholung der Erwachsenen nutzbar gemacht wird. In diesem Sinne Anregungen zu geben, ist der Zweck der vorliegenden Ausführungen und der beigegebenen Pläne — siehe Tafeln 49—51.

Der Plan A stellt die gegenwärtige Platzanlage dar. An Hand dieses Planes soll zunächst auf einige Besonderheiten des Savignyplatzes hingewiesen werden.

Der Savignyplatz wird durch die Kantstraße in zwei ungleiche Teile geschieden, deren größerer nach der Stadtbahn zu liegt. Der Unterschied in der Längsabmessung beträgt ungefähr 16,0 m.

Die ganz bedeutenden Bürgersteigbreiten auf allen Seiten des Platzes rühren daher, daß hier früher Vorgärten lagen, oder doch wenigstens geplant waren. Statt ihrer sind an einigen Stellen der Nord- und Westseite vor den Fronten der dort liegenden Restaurants Veranden errichtet, welche die Bürgersteigbreiten beschränken und die Platzwände beleben.

Die Hauptwege auf dem Platze selbst sind im Halbrund geführt, so daß die einzig erwünschte Wegekürzung vom östlichen Einlaufspunkt der Kantstraße zum Eingang des Stadtbahnhofs „Savignyplatz" nur ganz unbedeutend ist. Diese Wegekürzung würde auch bei der nur mäßigen Ausdehnung der Platzhälften nicht unbedingt notwendig sein.

In der Südostecke liegt ein ziemlich großes Abortgebäude, nahe dem westlichen Einlauf der Kantstraße ein Zeitungshäuschen. Auf der Westseite des Platzes unmittelbar an der Kantstraße befindet sich ein Haltepunkt für die aus der Grolmannstraße kommenden und dorthin fahrenden elektrischen Bahnen und eine Haltestelle für Kraftwagen.

Der Blick auf die an der Südseite etwa 5,0 m oberhalb des Platzes vorbeiführende Stadtbahn ist wenig ansprechend, da der Unterbau der Bahn in dem schmutziggelben Backstein ausgeführt ist, der sich bei den meisten älteren Stadtbahnhöfen und Stadtbahnüberführungen Berlins findet. Kein freundliches Grün belebt die düsteren Flächen.

Ohne besondere Beziehung zur Platzgestaltung und ohne Rücksicht auf Wirkung haben die vorhandenen elektrischen Bogenlampen und Gaslaternen Aufstellung gefunden. Die jetzt den Platz umziehenden Baumreihen sind zu weit gepflanzt, die Bäume selbst schlecht entwickelt, so daß eine Erneuerung der Baumpflanzungen erwünscht ist. Die wenigen auf dem Rasen befindlichen Platanen sind nicht derart, daß auf ihre Erhaltung unbedingt Rücksicht genommen werden müßte.

Der Grundgedanke der in dem Plan B und den zugehörigen Schnitten und Schaubildern gegebenen Vorschläge zur Umgestaltung der gärtnerischen Anlagen ist nunmehr folgender:

Die Kantstraße, die den Platz durchschneidende Hauptverkehrsader, wird gleichsam als Brücke mit steinernen Brüstungen über ein etwa 80 cm gegen die umliegenden Straßen vertieft liegendes Rasenbecken geführt. Hierdurch erscheinen die beiden, jetzt völlig zusammenhanglosen Platzhälften mehr als Teile eines zusammengehörigen Ganzen. In der Längsachse des Platzes erhalten die Brückenbrüstungen der Kantstraße söllerartige Erweiterungen, Ruheplätze, von denen aus man ungestört durch den vorüberflutenden Fußgängerverkehr die grünen Flächen zu überblicken vermag. Die zu jeder Seite der Kantstraße liegenden beiden Teile des Rasenbeckens sind genau gleich groß, so daß nach der Seite der Stadtbahn hin ein Platz von etwa 16,0 × 47,0 m Größe verbleibt, welcher terrassenförmig 1,30 m über Straßengleiche erhoben wird und, mit Kastanienbäumen beflanzt, als schattiger Kinderspielplatz dient. In der Mitte der Terrassenbrüstung nach dem Platz zu ist ein mit Säulenumgang versehenes Milchhäuschen angeordnet. Von der Terrasse führen nach den 4,0 m breiten Wegen des Platzes behäbige Treppenanlagen hinab; eine sehr breite Treppe befindet sich auch auf der Rückseite im Blickpunkt der Knesebeckstraße. Schließlich ist noch an geeigneter Stelle eine Rampe angeordnet, damit man mit Kinderwagen bequem auf die Terrasse gelangen kann.

In der Südostecke der Terrasse findet eine Abortanlage im Boden versenkt ihren Platz, so daß kostspielige Verlegungen der Hauptrohrleitungen vermieden werden.

Auf der gegenüberliegenden nördlichen, von der Mittagsonne beschienenen Querseite bilden etwa 2,50 m hohe Mauern mit pergolaartigen Bedachungen den Abschluß des Platzes. Die Terrasse auf der Südseite wie die Pergolen auf der Nordseite haben vor allem den Zweck, die auf den Querseiten durch breite Straßeneinmündungen zerrissenen Platzwände, wenigstens in ihrem unteren Teil, für den Blick zu schließen. Die Terrasse verdeckt zugleich den häßlichen Unterbau der Stadtbahn. In den Pergolen sind möglichst unauffällig Durchgangsöffnungen gegenüber den einmündenden Straßen angeordnet. Vor den sonnenbeschienenen Mauern der Pergolen finden Ruhebänke Aufstellung.

Die gärtnerischen Anlagen sollen gegen die umlaufenden Bürgersteige auf den Langseiten, da hier die Platzwände einigermaßen geschlossen sind, durch niedrige etwa 70 cm hohe Feldsteinmauern abgegrenzt werden, über die sich Immergrün rankt. So bleibt der Überblick über den Platz gewahrt. Geräumige Wege umziehen innerhalb der Mauern und Pergolen den Platz und werden von breiten Rasenstreifen begleitet, die mit Blumenrabatten sowie einzelnen architektonisch geschnittenen Zierbäumen geschmückt sind. Von einer Wegeführung schräg über den Platz hinweg ist — ganz abgesehen von der dadurch erreichten geringen

Wegekürzung — schon aus dem Grunde Abstand genommen worden, weil Plätze in dem Häusermeer einer Weltstadt weniger Verkehrserleichterungen, als vielmehr in erster Linie gesundheitlichen und ästhetischen Zwecken zu dienen haben.

Die jetzt den Platz umsäumenden, verkümmerten Bäume sollen durch neue, enger gepflanzte Stämme ersetzt werden, etwa durch Platanen, deren Laub — wie die wenigen Exemplare auf dem Platz selbst beweisen — in den Ausdünstungen der Städte gut besteht und lang bis in den Herbst hinein dauert. Das öde Pflaster der übermäßig breiten Bürgersteige wird — soweit nur eben möglich — durch Rasenstreifen und Blumenrabatten belebt.

Die für den Platz notwendigen Beleuchtungskörper werden zweckmäßig an markanten Punkten, den söllerartigen Erweiterungen, den Endpfosten des Brückengeländers, den Eckpfosten der Treppenbrüstungen usw. ihren Platz finden. Das Zeitungshäuschen kann an seiner jetzigen Stelle verbleiben.

Bei der hier geplanten Umgestaltung der gärtnerischen Anlagen ist aus Sparsamkeitsrücksichten bedacht darauf genommen, die Bürgersteige, Straßen und Bahngeleise möglichst in ihrem jetzigen Zustande zu erhalten. Könnte man sich entschließen, auf einige Meter Pflasterbreite der umlaufenden überflüssig breiten Verkehrswege zugunsten der gärtnerischen Anlagen zu verzichten, so würden sich vielleicht noch wesentliche Verbesserungen für die Umgestaltung ergeben. Zu empfehlen wäre jedenfalls die Verlegung der Kraftwagenhaltestelle von der Westseite des Platzes nach der Ostseite unter Schaffung einer hafenartigen Erbreiterung des Fahrdammes auf Kosten des Bürgersteiges. Gegenwärtig stehen die Kraftwagen recht ungünstig, da an der Westseite gerade vor den dort haltenden Wagen sich auch der Haltepunkt mehrerer elektrischen Bahnlinien befindet und der Fahrdamm an dieser Stelle durch die Bahngeleise etwas beengt ist.

Nach überschläglicher Berechnung betragen die Kosten der geplanten Umgestaltung etwa 70000 Mk.

Möchten diese Ausführungen den Erfolg haben, die maßgebenden Körperschaften und auch weitere Kreise von der Notwendigkeit und der Möglichkeit einer Umgestaltung und einer Verschönerung des Savignyplatzes zu überzeugen.

NEUZEITLICHE ANSCHAUUNGEN IM BAUORDNUNGSWESEN.

VORTRAG, GEHALTEN AUF DER ALLGEMEINEN STÄDTEBAUAUSSTELLUNG BERLIN 1910.

Von Professor KURT DIESTEL, Dresden. — (Fortsetzung.)

Was mißratene autonome Bauordnungen im Ausstrahlungsgebiet größerer Städte unter Umständen zu bedeuten haben, äußert sich für solche Städte zunächst in der Abnahme des Fremdenverkehrs. Denn Verfehlungen, z. B. gegen die Anschauungen des Heimatschutzes, haben nicht nur den Stillstand oder Rückgang vereinzelter, unmittelbar schuldiger Ortschaften zur Folge, sie beeinflussen mittelbar auch die Anziehungskraft der nahe gelegenen Großstadt, deren tatsächliche Beziehungen zur Umgebung auch von den Fremden deutlich empfunden werden, und haben wir nicht Städte genug, für welche ein Fremdenverkehr geradezu eine Lebensfrage bedeutet? Man wird nicht fehlgreifen, wenn man solche Städte als die natürlichen Mittelpunkte bestimmt zu umgrenzender Interessengebiete behandelt und ihnen grundsätzlich wenigstens die Regelung des Ortsbauordnungswesens innerhalb des durch ihre Verkehrsausstrahlungen gezogenen Kreises überläßt. Selbstverständlich mit der Einschränkung, daß den innerhalb dieses Kreises gelegenen Ortschaften in wirtschaftlicher Hinsicht nicht das Wasser abgegraben werden darf, daß nicht das Radikalmittel der Eingemeindung gewählt wird, solange mit der Selbständigkeit solcher Orte nicht unhaltbare Zustände verknüpft sind. Darüber zu wachen, wird eine der vornehmsten Aufgaben der Aufsichtsbehörden sein. Diese Aufgabe ist aber außerordentlich schwierig und namentlich für große Landesteile, in denen Einflußzentrum und Einflußgebiet sich nicht völlig klar darstellen, erscheint es zweckmäßig, die Regelung des Ortsbauordnungswesens der Regierung zu überlassen.

Mit der Verschiebung der Bauordnungsquellen in zweckmäßiger ausgestaltete Verwaltungsgebiete würde aber zugleich eine andere heute nicht unbedenkliche Seite des herrschenden Ortsbauordnungswesens gemildert werden können. Sie betrifft die Stellung der Gemeinde zur Dispensation von Bauordnungsvorschriften. Wie häufig kommt es nicht vor, daß im einzelnen Baufalle Ausnahmebewilligungen von einer Bauordnungsvorschrift benötigt werden und von der Aufsichtsbehörde nach sachverständigem Urteil und unter Abwägung aller Gründe für und wider auch erteilt werden können, während die Gemeindeverwaltung auf dem Buchstaben ihrer Ortsbauordnung besteht oder unbillige Bedingungen an solche Dispensationen knüpft. Es gibt auch Fälle, in denen solche Dispensationsversagungen offensichtlich von persönlichen Motiven geleitet werden, ohne daß dem Urheber irgendwie beizukommen wäre. Er wird durch die Autonomie der Gemeinde gedeckt, und diese wird, namentlich in Dispensationsangelegenheiten, von der Aufsichtsbehörde in der Regel geschützt, auch gegen die bessere Einsicht, daß die Gemeinde an sich eine absolute Dispensationsbefugnis oder Ablehnungsbefugnis gar nicht besitzt.

Nun sind aber Dispensationen nur in sehr wenig Baufällen zu umgehen, und je verwickelter die Geländeverhältnisse sind, je ungeregelter die Fluraufteilung und je unvollständiger die Landesbauordnung ist, desto häufiger werden sie in Anspruch genommen werden müssen, um wirtschaftlichen und baukünstlerischen Bedürfnissen zu ihrem Recht zu verhelfen. Die Dispensation bildet, ganz allgemein betrachtet, die notwendige Ergänzung jeder Ortsbauordnung; sie ist

das ausgleichende Moment zwischen der Unzulänglichkeit der Bauordnung und den unzähligen Möglichkeiten des Baulebens, die in der Ortsbauordnung selbst zur bequemen Übersicht vom baupolizeilichen Standpunkt auf eine verhältnismäßig kleine Zahl zusammengestrichen werden. Ist es nun schon an und für sich für den Laien außerordentlich schwer, in kleinem Maßstabe gezeichnete Bauvorlagen schematischer Darstellung in bezug auf ihre Wirkung nach vollendeter Ausführung richtig zu verstehen, so ist es für den nicht Bauerfahrenen sehr viel schwieriger, Folgeerscheinungen von Ausnahmegenehmigungen richtig abzuschätzen, schwieriger wenigstens, als die einfache Feststellung, inwieweit ein Bauvorhaben vom Buchstaben der Bauordnungsvorschrift abweicht oder nicht. Mit Recht ist daher die eigentliche Dispensationsbefugnis den Gemeinden im allgemeinen entzogen; solange aber die Gemeinde als die Schöpferin ihrer Ortsbauordnung in Betracht kommt, so lange hat sie ein begründetes Recht auf unverkürzte Durchführung ihrer Bauvorschriften, und so muß ihr auch ein Einfluß auf die Dispensationen zugebilligt werden. Dann aber kann es leicht vorkommen, daß die Bauabsichten intellektuell höher stehender Kreise zum Nachteil des Ortes vollständig vereitelt werden. Ein Mangel, der nur dadurch zu beheben ist, daß die Ortsbauordnung für diejenige Gruppe von Ortschaften, die wir hier im Auge haben, aufhört, eine Angelegenheit der Gemeinde zu sein.

Damit wird zugleich ein anderes wichtiges Kapitel, das allerdings mehr das Baupolizeiwesen als das Bauordnungswesen betrifft, in den Vordergrund geschoben, nämlich die gerade im Zusammenhang mit notwendigen Ausnahmebewilligungen wünschenswerte persönliche Verhandlung zwischen Baupolizei und dem Bauenden, bzw. dem Bauausführenden als Ergänzung des aktenmäßigen Baupolizeiverfahrens.

Es ist verhältnismäßig leicht, ein mißglücktes Baugesuch auf Grund bestimmter Bauordnungsparagraphen abzulehnen. Im Bauleben, namentlich landschaftlich hervorragender Gegenden, spielt eine gewisse Rolle aber eine besondere Art des Baugesuchs, deren Behandlung nicht immer ganz einfach verläuft. Es handelt sich meistens um dem Buchstaben der Bauordnung oder des Baugesetzes fast völlig entsprechende, also genehmigungsfähige, an sich aber durchaus minderwertige Pläne, an deren zeichnerischer Haltung allein schon der Sachverständige, sofern er über längere baukünstlerische Praxis verfügt, ohne weiteres den Stümper erkennt, aus dessen Händen ein Werk mindestens 60 bis 100 Jahre die Gegend verschandeln zu sehen nicht wünschenswert erscheint. Hier muß ein Faktor einsetzen, den man als „die Kunst der Baupolizei“ bezeichnen könnte, und die vom juristischen Baupolizeidezernenten im vollsten Einvernehmen mit dem Sachverständigen geübt werden muß. Das Einvernehmen zwischen beiden ist notwendig, denn der zur Amtsstelle geladene Bauende wird auf Vorhaltungen, die je nach seinem persönlichen Auftreten energisch oder überredend ausfallen werden, den einen gegen den andern auszuspielen suchen. Der Jurist ist dem Bauenden im allgemeinen sympathischer als der Sachverständige; ihn glaubt er eher für sich gewinnen zu können, sobald er die Mängel seines Planes mit der auch heute noch stark überschätzten „Gleichberechtigung der Geschmacksrichtungen“ verteidigt. Der niedere Bauausführende wird selten ohne weiteres eine ihm an Amtstelle gegenübertretende fachliche Autorität als solche anerkennen, sie möge einen Titel haben, welchen sie wolle, namentlich nicht in Gegenwart eines Juristen oder vollends im Beisein seines Auftraggebers. Man braucht nach einer psychologischen Begründung hierfür nicht zu suchen. Es liegt auf der Hand, daß der Ausführende dem Juristen oder dem Bauherrn gegenüber nicht als unfähiger Kopf erscheinen will, daß er seine Anschauungen mit den oft fragwürdigsten Begründungen bis ins Vernunftlose verteidigen wird. Hier hat die Baupolizeibehörde harten Köpfen gegenüber jedoch verspielt, wenn sie nicht eine wirtschaftlich schwerwiegende Ausnahmebewilligung zu vergeben hat, die im Notfalle verweigert werden kann, oder wenn Jurist oder Sachverständiger irgendeine Lücke in ihrem gegenseitigen Einverständnis erkennen lassen, die auf ein Auseinandergehen von verwaltungsrechtlichen und fachmännischen Anschauungen schließen läßt.

Am erfolgreichsten hat sich die Verhandlung unter vier Augen erwiesen. Hier ist auch der hartnäckigste Bauende einer fachmännischen Belehrung zugänglich, ja er unterwirft sich dann gern irgend einem Ratschlag, der die Zweckmäßigkeit seines Entwurfes erhöhen und seine Stellung dem Bauherrn gegenüber verbessern kann. Hier kann man alle Register der Pädagogik spielen lassen, es versagt keines. Es ist gerade dieses Verfahren für die Durchführung der so überaus schwer zu handhabenden und dem bauenden Publikum so unsympathischen Heimatschutzgesetze, sowie zur Erzielung eines etwa nötigen nachbarlichen Einverständnisses zu empfehlen. Daß dieses mündliche Verfahren sowohl auf seiten des juristischen Baupolizeibeamten, wie des als Sachverständiger amtierenden Architekten eine besondere Fülle von Takt voraussetzt, ist ebenso selbstverständlich, wie daß namentlich letzterer für ein solches Amt wie geschaffen sein muß; denn er muß neben einer großen praktischen Erfahrung das Gefühl für die Feinmechanik des Städtebaues besitzen, muß das Uhrwerk, das hinter dem großen Zifferblatt arbeitet, das dem Laien nur Straßen und Plätze, Häuser und Wohnungen zeigt, genau kennen, um nach Bedarf Umschaltungen vornehmen zu können, falls die eine oder die andere Maßnahme versagt. Er muß vor allem völlig über der Sache stehen, um gelegentliche Mißerfolge als notwendig oder unvermeidlich ansehen zu können. Aber auch hier kann ein Erfolg dieses persönlichen Verfahrens gerade in schwerwiegenden Fällen von unter Umständen großer Tragweite durch Gegenäußerungen der „Gemeinde-Autonomie“ vereitelt werden.

Die Ausschaltung der Gemeinde-Autonomie in bezug auf das Bauordnungs- und Baupolizeiwesen empfiehlt sich jedoch, insbesondere für die kleinen Gemeinden, noch aus einem andern Grunde, und hier muß noch einmal das Bebauungsplanwesen gestreift werden. Unentwickelte bauliche Zustände in einem Orte, der vielleicht, als von einer neuen Bahnlinie berührt, die Neigung zeigt, sich zu einem Fabrikorte auszugestalten, und die Notwendigkeit, für eine größere Anzahl von Arbeiterwohnungen besorgt zu sein, erwecken vielleicht den Wunsch nach beschleunigter Regelung der Bauverhältnisse und somit nach Bebauungsplan oder Bauordnung. Da ist zunächst der überlieferten Gepflogenheit zu gedenken, die eine Ortsbauordnung als untrennbares Zubehör zu einem Bebauungsplan betrachtet, als eine Art notwendige Ergänzung zu den zeichnerischen Absichten des Planes, der zwar Richtung und Breite der Straßen, Größe der Baublöcke

regelt, nicht aber das Wichtigste angibt, nämlich den kubischen Aufbau derjenigen Baumassen, denen der Plan lediglich als Grundlage zu dienen hat und die der Planverfasser im Auge gehabt haben soll. Der Plan allein zeigt weder enge noch weiträumige Bebauung, er kennt keine Hoftiefen, keine Bauwiche; Städtebauästhetik und Eigentumsrecht bleiben von ihm ebenso unbeachtet wie die vielen Möglichkeiten, auf Grund solcher Baulinien gute und schlechte Wohnungen zu bauen, den Wohlstand der Gemeinde zu steigern oder zu verhindern. Aber alles dies vermag die Bauordnung. Sie vermag es auch in vielen Fällen, besonders in ebenem Gelände, ganz ohne Bebauungsplan, denn es ist genau betrachtet der Bebauungsplan nichts anderes als eine graphische Darstellung eines wenn auch grundlegenden Teiles der Ortsbauordnungsvorschriften. Nun beginnt aber die natürliche bauliche Entwicklung eines Ortes gar nicht damit, daß sich im großen Umfang die Notwendigkeit neuer Straßen, Plätze und Ortsteile und damit die Schaffung eines Planes geltend macht, sondern damit, daß an bestehende Verkehrswege herangebaut wird, oder daß solche eine Umgestaltung erfahren.

Hier treten sofort zwei Fragen auf, die ganz klar ohne Bebauungsplan durch die Bauordnung allein beantwortet werden können:

a) Wie breit soll etwa in Zukunft diese oder jene Straße ausgebaut werden?
b) Folglich: wie weit müssen die zu erbauenden Häuser, falls nötig, schon von der gegenwärtigen Straßenflucht zurücktreten, um später diesen Straßenausbau in der richtigen Breite zu ermöglichen.

Für a kommt vielleicht die Zahl 12 m, für b die Zahl 5 m in Frage, da gleich auf eine in 100 Jahren etwa benötigte Einziehung der Vorgärten gerechnet wird. Von Haus zu Haus über die Straße hinweg ergibt sich also ein Abstandsmaß von 22 m, das zu bestimmen man keinen Plan benötigt. Haben wir doch in vielen Ortsbauordnungen Vorschriften, die den seitlichen Abstand von Haus zu Haus auch nicht nur unter Festlegung von zwei seitlichen Grenzabständen regeln, sondern daneben die Hauptsimshöhe des höheren Hauses als Abstandsmaß wählen, oder besser noch ein rundes Abstandsmaß von Haus zu Haus verlangen, das etwa einem 45 grädigen Lichteinfall Rechnung trägt.

Nun entsteht allerdings die Schwierigkeit, die Lage der zukünftigen 12 m breiten Straße, die zeichnerisch sehr einfach mit zwei Linien befestigt werden kann, mit Worten zu bestimmen. Wir werden aber nicht fehlgreifen, wenn wir die mittlere Lauflinie einer bestehenden Straße, sie mag gerade oder gekrümmt sein, als Richtungslinie betrachten und nach ihr die zukünftige Straßenbreite und Stellung der Gebäude bestimmen. Allerdings gehört dazu der Bruch mit der überlieferten und leider stark eingewurzelten, aber an sich unbegreiflichen Anschauung, daß die zeichnerische Darstellung einer Straße ihrer Ausführung voraufzugehen habe, während es doch die Aufgabe des Peldmessers ist, bestehende Zustände mit möglichster Genauigkeit zu messen und zu Papier zu bringen. Die mit Millimetern rechnenden Bebauungspläne sind genau genommen wertlos, denn wir bauen nicht nach Millimetern; sie stimmen daher mit der Wirklichkeit nie überein. Das umgekehrte Verfahren kann jedoch zu absoluter Genauigkeit der Pläne führen und ist aus mehr als einem Grunde zu empfehlen. Das manchem befremdliche, aber eigentlich selbstverständliche Verfahren, Fluchtlinien vor ihrer zeichnerischen Befestigung in der Natur abzustecken, hat sich besonders bewährt in landschaftlich hervorragenden Gegenden, deren reicher Baumbestand oder deren malerische Häusergruppierung die schematische Durchführung einer Straßenfluchtlinie verbot. Leicht kann dieses Verfahren für ländliche Ortschaften zur Regel gemacht werden. Wenn bei späterer Regelung der Straße ein oder das andere Haus nicht genau 5 m Abstand von der Straßenfluchtlinie einhält, so hat das gar nichts zu bedeuten, auch nicht für die Zukunft. Ein Ort, der nach Verlauf von hundert Jahren von einer nahegelegenen Großstadt aufgesogen sein, oder sich selbst zu städtischer Bedeutung entwickelt haben würde, fiele dann unter Fluchtliniengesetze und Bauordnungen, für die unser Geschlecht nicht zu sorgen hat. Auch können wir uns den Dank jener fernen Zeit verdienen, wenn wir Straßenlinien beweglich erhalten und überhaupt Bebauungspläne, wie dies in der Landesbauordnung für Baden vorgesehen ist, nicht über 25 bis 30 Jahre hinaus mit Gesetzeskraft belehnen. „Der Ursprung aller der Fehler in städtebaulichen Anlagen, „sagt Eberstadt“, die wir heute beklagen und zu verbessern bemüht sind, liegt weit zurück.“ Geben wir unsern Nachkommen die Möglichkeit, Fehler, die wir etwa begehen, zu verbessern.

Wir brauchen aber zunächst gar nicht an ferne Zeiträume zu denken. Trennen wir einfach aus Zweckmäßigkeitsgründen Bauordnung und Bebauungsplan. Daß der Bebauungsplan mit den Absichten einer Ortsbauordnung sehr viel mehr übereinstimmen wird, wenn diese Bauordnung zuerst bearbeitet wird und ihre Brauchbarkeit erweisen muß, bevor ihr ein Einfluß auf den Bebauungsplan eingeräumt wird, liegt auf der Hand. Mängel einer Bauordnung lassen sich durch ein sehr viel einfacheres Verfahren beseitigen, als Mängel im Bebauungsplan. Auch zeigt eine Ortsbauordnung ihre Mängel sehr bald nach ihrem Erscheinen, während Fehler auch des fehlerhaftesten Bebauungsplanes erst nach geraumer Zeit, häufig viele Jahre nach seiner Genehmigung, erkennbar werden, ohne daß sie dann noch abgestellt werden können. Wir müssen dabei noch im Auge behalten, daß der Bebauungsplan einen Einfluß auf das Wirtschaftsleben eines Ortes auszuüben pflegt, der sich von dem, den eine Bauordnung im Gefolge haben kann, ganz wesentlich unterscheidet. Wirft die Bauordnung in den für sie interessierten Köpfen der Grundbesitzer die Frage auf, „wie kann ich von jetzt ab wohnen, oder wie kann ich mein Grundstück durch Bebauung und Vermietung besser verzinslich ausnutzen“, so erzielt der Bebauungsplan im ganzen Plangebiet eine vollständige Umwertung der Bodenwerte, eine Wandlung des Eigentumsbegriffes, und die den Interessenten nächstliegende Frage ist nicht die nach der Ausnutzung des Bodens für ihre eigenen Zwecke, sondern nach dem Baustellenwert bzw. nach dem Beleihungswert. Daß die von der Bauordnung ausgehende Anregung sittlich höher steht, bedarf keiner Erörterungen.

Aber man ziehe aus dieser Erscheinung auch die Folgerungen für den Bebauungsplan und halte sich nicht so stark an die Fabel von der Unantastbarkeit der Eigentumsgrenzen. Innerhalb geschlossener und bebauter Ansiedlungen diese Eigentumsgrenzen in Ehren. Der Bauer aber, der seine Felder unter den Einfluß des Bebauungsplanes geraten sieht, rechnet bereits mit fremden künftigen Einzelbesitzern. Er enteignet sich selbst. Die Grenzen seiner landwirt-

schaftlich bearbeiteten Flurstreifen haben jeden ethischen Wert für ihn verloren, und es kann ihm auch gleichgültig sein, wie in Zukunft die Bodenbeschaffenheit seines Besitztums gestellt ist, wenn nur sein Besitz im großen und ganzen unvermindert bleibt und gute Beziehungen zu den Straßenplanungen erhält. Gleichwohl sehen wir aber unzählige Bebauungspläne ihre Straßenanlagen nach der Flurteilung richten und einem Phantom zuliebe zu städtebaulichen Unmöglichkeiten von weittragender Schwere gelangen, anstatt mit einer von Block zu Block auszuführenden glatten Umlegung zu rechnen. Die Landesbauordnungen kennen diese Umlegung wohl, können sie auch zwangsweise durchführen, belasten aber die Aufsichtsbehörden mit einem unnötig schwerfälligen Verfahren, so daß von ihr nur selten Gebrauch gemacht wird. Solche Umlegungen können gelegentlich eine geringere oder größere Verschiebung bereits festgelegter Straßenfluchtlinien nötig machen. Man erhalte daher diese Fluchtlinien schon aus diesem Grunde beweglich bis zur endgültigen Aufteilung der zu erschließenden Baublöcke. Vor allem mache man die Möglichkeit von Fluchtlinien-Änderungen nicht nur von dem Vorhandensein „gewichtiger öffentlicher Interessen" abhängig. (Sächs. Baugesetz v. 1900, § 28.) Man beachte hier auch wohl begründete Ansprüche einzelner Grundstückseigentümer, sofern der gewünschten Fluchtlinien-Abänderung nicht „gewichtige öffentliche Interessen" entgegenstehen. „Alles fließt." Auch die Anschauungen über Wesen und Wert „gewichtiger öffentlicher Interessen" fließen und wechseln. Das mit der Zeit zunehmende Verständnis des gebildeten bauenden Publikums für gute Straßenführungen stellt gelegentlich eine solche Abänderungs-Forderung, ohne daß ihr heute bereits aus rein „formalen" Gründen entsprochen werden kann.

Wenn vorher die Schaffung von Ortsbauordnungen vor Aufstellung eines Bebauungsplanes empfohlen wurde, so ist aus Laienkreisen vielleicht die Einwendung zu erwarten, daß es doch seine Schwierigkeiten habe, eine Ortsbauordnung so zu entwerfen, daß sie, ohne auf einen Plan gegründet zu sein, mit einem solchen später noch in Einklang gebracht werden, daß sie den Bebauungsplan auf geraume Zeit hinaus ersetzen könne. Dem ist zu erwidern, daß für den Architekten diese Schwierigkeit nicht besteht, denn er ist durch die ganze Art seines Schaffens daran gewöhnt, Dinge in anderer Form zu planen, als sie in der Ausführung erscheinen, und diese Ausführung in seinen Planungen gleichwohl bereits zu berücksichtigen. Die Form des schriftlichen Ausdrucks, dessen er sich gewohnheitsmäßig in seinen Bauverträgen bedient, um mit knappen Worten oft sehr ernste und schwerwiegende Verbindlichkeiten für den Unternehmer so festzulegen, daß alle die einzelnen Lieferungen zur rechten Zeit, am rechten Ort und in der richtigen Beschaffenheit sich zu einem Bauwerk vereinigen, gestattet ihm auch — auf Grund städtebaulicher Sonderstudien natürlich —, eine Ortsbauordnung zu gestalten, die als geeignete Vorbereitung für einen bereits in seiner Vorstellung fertigen, aber erst in Zukunft aufzuzeichnenden Bebauungsplan gelten kann. Ein solcher Plan mag auch vielleicht tatsächlich vorliegen, er möge aber geheimgehalten werden, um jeder Grundstücks-Spekulation den Boden zu entziehen. (Schluß folgt.)

BEBAUUNGSPLAN FÜR DAS UNIVERSITÄTS-KRANKENHAUS IN WÜRZBURG.

Von OTTO LASNE, Architekt, München. — Hierzu Tafel 52.

Im Auftrage des Königl. bayer. Staatsministeriums des Innern für Kirchen- und Schulangelegenheiten war die Frage zu prüfen, in welcher Weise die Bauten des neuen Universitätskrankenhauses in Würzburg am besten zu gruppieren seien.

Örtliche Studien und Untersuchungen haben zunächst zu dem Vorschlag geführt, es möge auf das geplant gewesene Pavillonsystem verzichtet, dafür aber der Versuch gemacht werden, in möglichst enger Anschmiegung an das natürliche Gelände mit einer geringeren Anzahl von Baugruppen auszukommen, mit der Möglichkeit, spätere Erweiterungen zwanglos anzugliedern.

Als zweckmäßig und anerkannten städtebaulichen Grundsätzen entsprechend wurde des weiteren empfohlen, daß die Bauten oder Baugruppen von geringer Stockwerkzahl auf die tiefgelegenen, jene mit größerer Stockwerkzahl dagegen auf die höher liegenden Geländeteile gestellt werden möchten, wobei die Unterschiede in den Höhenlagen der einzelnen Gebäudegruppen, wenn man so sagen darf, durch Stockwerkverschiebungen auszugleichen wären, so zwar, daß das Erdgeschoß des höher gelegenen Teiles einer Baugruppe dem ersten Stock des im Gelände tiefer liegenden Teiles derselben Gruppe entsprechen würde.

Ferner wurde vorgeschlagen, daß das Verwaltungsgebäude und mit diesem der Haupteingang an die Oberdürrbacher Straße zunächst der Einmündung der Reiserstraße gelegt werde, an die stadtseitige Bauplatzecke aber eine Freitreppe, die den Unterschied zwischen der dort tiefer gelegenen Straße und dem Baugelände vermitteln solle. Von dem solchermaßen entstehenden Nebeneingange aus könne längs der Schweinfurter Straße ein Weg geführt werden, der zur Abhaltung von Lärm und Straßenstaub mit einer Baumreihe zu bepflanzen wäre.

Außerdem möge das Schwesternhaus mit Kirche und der Küchenbau in eine Gruppe zusammengefaßt und dieser eine möglichst zentrale Lage gegeben werden. — Die Tuberkulosestation, welche die Vereinigung mit anderen Bauten ebensowenig verträgt wie die Typhusstation und die Station für Infektionskrankheiten, solle weitab von allen anderen Bauten und in möglichst flaches Gelände gerückt werden.

Wie ein Blick auf den Stadtplan zeigt, handelt es sich um ein Gelände, das aus dem Stadtinnern auf dem kürzesten Weg durch jenen Teil der Schweinfurter Straße erreicht wird, der außerhalb der Glaçisanlagen als die Fortsetzung der Ludwigstraße erscheint und unter dem Bahnkörper

hindurch zu einem Platze führt, der von sechs Straßen überkreuzt wird. An diesem Platze liegt die südwestliche Ecke unseres Baugeländes, das, daranschließend, an seiner Nordwestseite von der Oberdürrbacher Straße, an seiner Südseite von der hier scharf nach Osten gerichteten Schweinfurter Straße begrenzt ist. Seine sonstigen Grenzen werden durch einen Teil der zur Neumühle führenden Straße, durch einen kurzen scharfen Rücksprung aus dieser Straße und sodann durch eine langgestreckte gerade Linie gebildet, die mit beinahe rein nördlicher Richtung fast bis zur Oberdürrbacher Straße führt, um hier eine nochmalige Knickung zu erleiden und, rechtwinklig in diese Straße einmündend, den nördlichsten Punkt des Bauplatzes zu erreichen.

Aus den in dem Lageplane mit Höhenunterschieden von 1 : 1 Meter eingezeichneten Horizontallinien geht außerdem hervor, daß es sich um ein Baugelände handelt, das an der südwestlichen Ecke seine tiefste Lage (etwa 184 m über Normal-Null) besitzt, und daß das Gelände längs der Schweinfurter Straße zunächst leicht ansteigt, um mit dieser Straße wiederum zu fallen; dabei ist wohl zu beachten, daß diese Begrenzungsstraße, von der Oberdürrbacher Straße an bis zu der Straße, die zur Neumühle führt, eine Abgrabung erlitten hat, gelegentlich deren zwischen Straße und nunmehrigem Krankenhausbauplatz eine Stützmauer bis zu mehr als 3 m Höhe eingeschoben wurde.

Die höchst gelegene Stelle des Baugeländes (etwa 219,5 m über Normal-Null) befindet sich an der Oberdürrbacher Straße und von dort aus fällt das Gelände nach allen Richtungen mehr oder weniger stark ab. Die weniger starken Neigungen befinden sich zunächst der größten Erhöhung, die stärksten an der Ostseite des Geländes; der steile Abfall gegen die Neumühle tritt besonders ins Auge.

Unterhalb des Bauplatzes ziehen in einer Entfernung von etwas über 300 m die Bahnlinien Bamberg—Würzburg und Nürnberg—Würzburg vorüber, um sich in unmittelbarer Nähe der Bahnunterführung mit der Linie München—Würzburg zu vereinigen, kurz nachdem diese den Sanderauer Einschnitt verlassen hat. Von allen drei Bahnlinien aus wird der in Würzburg Einfahrende den vollen Blick auf die künftige Bauanlage genießen.

Die Lage des Bauplatzes ist also eine derartige, daß bei den Bauwerken, die auf ihm errichtet werden sollen, weitgehende Rücksicht auf gute Bildwirkung geboten ist — ausdrücklich muß aber bemerkt werden, daß mit solcher Rücksichtnahme irgendwelche Beeinträchtigung der medizinischen Interessen oder des wirtschaftlichen Betriebes nicht verbunden sein sollen.

Die ganze Bauanlage soll sich den Geländeverhältnissen so eng als möglich angepaßt, in vier Hauptstufen aufbauen, deren unterste aus der Ohren- und Kinderklinik, aus der Station für diese und aus der Säuglingsstation besteht und der sich, durch einen Flurgangbau in unmittelbare Verbindung gebracht, die zweite Stufe anschließt, welche die Haut- und Kehlkopfklinik und die zugehörige Station enthält. Diese beiden unteren Stufen bilden eine gemeinsame langgestreckte Baugruppe, deren Rücksprünge teils durch die dadurch erzielte größere Längenentwicklung, teils durch die Geländeverhältnisse bedingt sind. Für die Bauten dieser Gruppe ist durchaus einstöckige Bebauung über dem Erdgeschoß verlangt; sie ist talseitig an den Hauptstraßenzug gestellt, der die Bauanlage durchzieht.

Bergseitig von diesem Straßenzug erhebt sich mit der medizinischen Hauptstation und ihrer Klinik die dritte Stufe. In ihr springt die Klinik scharf zurück und schließt sich an die vierte Stufe an, welche von der chirurgischen Klinik und der chirurgischen Station gebildet wird; beide sollen nahezu in ihrer ganzen Längenausdehnung, wie die Bodengestaltung das verlangt, die annähernd gleiche Richtung erhalten wie die medizinische Station auf der vorigen Stufe. Programmgemäß ist diese Gruppe mit zwei Stockwerken über dem Erdgeschosse auszugestalten. Die Fußböden des Erdgeschosses dieser vier Hauptstufen sind in 194,00 und 198,50 sowie in 203,50 und 208,00 über Normal-Null eineingestellt, woraus bei den zusammenhängenden Gruppen ersehen werden kann, daß mit Stockwerkshöhen von 4,5 m gerechnet werden soll.

Der Hauptstraßenzug soll, abzweigend von der Oberdürrbacher Straße, die dort 7,28 % Steigung besitzt, mit etwa 6,5 % Steigung zu einem Vorhof und in diesem mit 5 % zum Verwaltungsgebäude geführt werden, das sie mit 2,09 % Steigung durchzieht, eine Steigung, die in einem anschließenden, auf einer Seite offenen zweiten Hof beibehalten wird. Dieser zweite Hof soll ein ästhetisch befriedigendes Bindeglied zwischen Verwaltungsgebäude und der eigentlichen Krankenhausanlage bilden und seine praktische Verwendungsmöglichkeit hauptsächlich darin haben, daß er als Warte- und Umkehrstelle für Fuhrwerke dienen könnte, wozu der Vorhof seiner Steigungsverhältnisse halber wenig geeignet ist.

Vom zweiten Hof aus soll dieser Straßenzug in leichter Krümmung und beiderseits von je einer Baumreihe begrenzt mit 2,97 % Steigung weitergeführt werden, bis er sich in einer Entfernung von 200 m vom Haupteingang platzartig erweitert. Diese Erweiterung bildet einen wichtigen Punkt: mit Zuhilfenahme einiger Baumpflanzungen kann gute geschlossene Platzwirkung erzielt werden, zumal auch die Steigungsverhältnisse besonders günstige sind; auf mehr als 100 m ist in der ganzen Länge dieses Platzes mit 1,70 % Steigung auszukommen.

Von der Südostecke der medizinischen Krankenstation aus hat der Straßenzug in langgezogener Krümmung eine Richtungsänderung zu erleiden, mit und in der er zunächst mit 4,32 %, dann mit 4,50 % und schließlich mit 1,29 % Steigung weitergeführt ist, bis er gegenüber der Ausmündung einer neu geplanten Straße in Höhe der Schichtenlinie 208 die Dürrbacher Straße wieder erreicht. Innerhalb der Anstalt besitzt dieser Straßenzug eine Längenausdehnung von 617 m, mit welcher, da der Haupteingang auf 191,70 gelegt ist, ein Höhenunterschied von 16,3 m überwunden werden muß; es ergibt sich demnach ein mittleres Steigungsverhältnis von 2,64 %.

Von den sonstigen Bauwerken sei zunächst die Gruppe herausgegriffen, die in eine möglichst zentrale Lage gebracht werden sollte: das Schwesternhaus mit Kirche und Küchenbau; ihr Anblick dürfte von allen Seiten aus befriedigen, zumal durch Terrassenmauern gute Zusammenhänge geschaffen werden sollen: im ersten Bauabschnitt mit der medizinischen Krankenstation, später mit einer Erweiterung der Ohren- und Kinderstation. Der Küchenhof hinter dem Schwesternhaus mit rückwärtigem Arkadenbau würde gute Dienste tun, und die Mauer, die das Gärt-

chen vor und neben dem Schwesternhaus und vor dem Küchenhof umschließen soll, können beide zu einem reizvollen Bilde zusammenfassen.

Abseits von der Hauptstraße, jedoch in geringen Abständen davon. sollen die Stationen für Typhus und Infektionskrankheiten Platz finden, die zwar in der Nähe ihrer Hauptkliniken liegen, doch weit genug weggerückt sind, um Ansteckungsgefahr auszuschließen. Sie sind in architektonische Beziehung zu ihrer Umgebung gebracht und insbesondere Station 13 wird, wenn ihr Dach sich hinter Baumgruppen erhebt, nicht unwesentlich zur Schaffung eines guten Platzbildes beitragen. Wesentlich anders liegt es aber bei der Tuberkulosestation, die soweit weggerückt werden soll, als die Betriebserfordernisse es irgend zulassen, auf einem Platz, auf dem nicht nur die Beziehungen zur Himmelsrichtung vortreffliche sind, sondern von dem es auch möglich ist, daß die Kranken bequeme Spaziergänge auf schwach geneigten oder in die Horizontale gelegten Wegen machen könnten. Anpflanzungen im nördlichst gelegenen Teil des Geländes sollen Windschutz bringen, ohne daß mit ihnen die guten Ausblicke gegen Nordosten zerstört zu werden brauchen.

Längs der Schweinfurter Straße sind geplant: die Prosektur, das Maschinenhaus, die Wäschereigebäude, die Kläranlage und das Wohnhaus für den Gärtner. Das letztere an der südwestlichen Ecke gegenüber der Mündung der Oberdürrbacher Straße und in Verbindung mit der anfänglich erwähnten Freitreppe, in der Nähe des Gärtnerhauses und durch eine Terrassenmauer mit ihm verbunden die Kläranlage, unmittelbar an der Schweinfurter Straße und nahezu an der tiefsten Stelle, um etwaigen Kanalanschlüssen keine Schwierigkeiten zu machen.

Die Prosektur wird zweckmäßig nicht auf die Höhe, sondern in die Tiefe gestellt, um nicht die Leichen erst aufwärts und später wieder abwärts bringen zu müssen.

Diese Baugruppe, mit Vorhof, Freitreppen- und Terrassenanlage ausgestattet, wird sich leicht und gut in das Gelände einfügen lassen und wäre von allen Seiten, auch von der Straße her und vom Eingang beim Gärtnerhaus, leicht zu erreichen. Im Anschluß an die eingezeichnete Terrasse ist ein kleines Dienerhaus geplant.

Die Baugruppe Maschinenhaus und Wäschereigebäude ist an die südöstliche Bauplatzecke gerückt und mit einer größeren Hofanlage in Verbindung gebracht, die auf die Höhe der anstoßenden Straße zu liegen kommt, um eine besondere Zufahrt zu einer tiefer in das Gelände eingerückten Anlage zu vermeiden und den Betrieb zu erleichtern.

Was in den Lageplänen sonst an Baulichkeiten eingezeichnet ist, stellt entweder kleine Pavillons usw. dar, die in einer so weit ausgedehnten Anlage zu allen möglichen Zwecken Verwendung finden können und vielleicht etwas zahlreicher einzustreuen wären, als es vorgeschlagen ist, oder es handelt sich um spätere Ergänzungsbauten, deren Einfügungsmöglichkeit das Bauprogramm forderte. Diese sind den verschiedenen Krankenstationen angegliedert und so in das Gelände gestellt, daß sie den Bauten des ersten Bauabschnittes zwanglos angefügt werden könnten; dabei ist Bedacht genommen, daß sie sich mit den früheren Bauten zu guten Bildern vereinigen würden. Selbstredend wären sie auch den Abstufungen bei diesen Bauten anzupassen; sie kämen in die Stufen 2 und 3 zu liegen.

Besonderer Wert ist auch auf die gärtnerische Ausgestaltung der ganzen Anlage zu legen. Dabei sollte die Wichtigkeit einer Allee, einer Baumgruppe oder selbst eines einzelnen Baumes wohl erkannt und in bezug auf die Umgebung in jedem Falle besonders untersucht werden: es kommt sehr darauf an, wie das alles im Bilde steht und etwas verdecken oder auf etwas hinweisen soll.

Ausdrücklich sei noch hervorgehoben, daß es zur Erlangung der beabsichtigten Wirkungen durchaus nicht nötig ist, in reichen Architekturformen zu schwelgen — im Gegenteil: mit ruhigen Fassaden, bei denen Vorsprünge, die sie zerreißen, möglichst zu vermeiden sind; mit ruhigen, langgezogenen Dächern wird an dieser Stelle viel bessere Wirkung zu erreichen sein, wobei die Architektur sich an einfache, gute Würzburger Barockformen anlehnen kann.

Zum Schlusse ist noch zu betonen, daß solche Ausgestaltung nicht nur gute Bildwirkung, sondern auch gute Wirkung in bezug auf Kostenersparnis im Gefolge hätte, denn es muß auf der Hand liegen, daß diese einfachen Gruppenbauten, die innig an das Gelände geschmiegt sind und bei denen nur ganz wenige Terrassen auszuführen wären, die übrigens gut im Bilde stünden, daß diese einfachen Gruppenbauten also wesentlich geringere Kosten machen werden, als wenn eine große Anzahl von Einzelbauten entstünde, die vielleicht den augenblicklich herrschenden Anschauungen mehr entsprechen, sicher aber auch ihre Nachteile haben. In diesem Gelände würden ihre Vorteile reichlich von den Nachteilen aufgewogen.

Der Bebauungsplan hat die ministerielle Zustimmung sowohl, als jene der städtischen und Universitätsbehörden gefunden und als Grundlage für die weitere Planbearbeitung gedient, die inzwischen in Fühlung mit der obersten Baubehörde und dem Verfasser des Bebauungsplanes durch das Königl. Universitätsbauamt Würzburg vorgenommen worden ist. Die Baukosten, welche vom bayerischen Staat und der Stadt Würzburg getragen werden, belaufen sich nach dem Voranschlag auf rund 7½ Millionen Mark; mit der Ausführung soll demnächst begonnen werden.

Auf Tafel 53 wird zum Vergleich die Abbildung eines nach der Bauausführung gefertigten Modelles gefügt, das die nach ähnlichen Grundsätzen gruppierte Bauanlage der Brandenburgischen Landes-Irrenanstalt zu Teupitz darstellt — mit dem Uuterschiede freilich, daß für diese noch eine weitgehende Auflösung in Pavillons vorgeschrieben war. Es scheint jedoch, als ob jetzt der Höhepunkt in der ausschließlichen Anwendung dieses vielgepriesenen Bausystems überwunden ist. Nur Prinzipienreiterei kann behaupten, daß damit allein nur gesundheitlichen Anforderungen zu entsprechen sei. Der Entwurf für die zweite Irrenanstalt in Eglfing bei Haar in Bayern geht in seinem Hauptteile schon wieder auf den Korridorbau zurück. Man wird in Zukunft schärfer zwischen den Bedürfnissen ansteckender und siecher, heilbarer und nur zu pflegender Kranken usw. zu entscheiden und demnach das Bausystem zu bestimmen haben, so daß Pavillon- und Korridorbau nebeneinander bestehen werden, was einer künstlerischen Gruppierung nur zum Vorteil gereichen könnte.

D. S.

NEUE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

BRINCKMANN ÜBER DEUTSCHE STADTBAUKUNST IN DER VERGANGENHEIT. Trotz des historisch klingenden Titels verfolgt Brinckmann in seinem vorzüglichen neuen Buche „Deutsche Stadtbaukunst in der Vergangenheit“*), wenigstens in erster Linie, kein kunsthistorisches Interesse; die Schrift ist vielmehr ein hochbedeutsames Merk- und Richtzeichen in der gegenwärtig in gewaltigem Flusse befindlichen Entwicklung unserer künstlerischen Betrachtungsweise des Städtebaues — eine praktische Tat, nicht die Arbeit eines Antiquars! Das Buch bedeutet eine überraschende Bereicherung des überkommenen Besitzes von klaren Vorstellungen über die künstlerischen Wirkungen gruppierter Gebäude, eines Besitzes, dessen Vorhandensein beim Architekten und dessen Mitgenießen beim Laien als Vorbedingung anzusehen ist, für die architektonische Kultur, der wir mächtig zustreben. Um Brinckmanns Buch richtig zu würdigen, ist ein kurzer Rückblick erforderlich.

Das einst so reiche Erbteil klarer Vorstellungen über künstlerische Wirkungen im Städtebau hat uns der Rationalismus seit dem Ende des 18. Jahrhunderts schwer vernachlässigt, und in den dann folgenden gewaltigen politischen Kämpfen und wirtschaftlichen Verschiebungen und bei dem katastrophenähnlich sich vollziehenden Wachstum unserer Städte ist der köstliche Nibelungenhort großenteils — abhanden gekommen. Vergessen war die im Laufe der Jahrhunderte errungene Erfahrung der alten Baumeister und ihr tiefer Einblick in die Gestaltungsfähigkeit des unbedeckten Raumes. Verklungen das ehrgeizige, verführerische Spiel, private und öffentliche Bauten als Material, als Bausteine zu nutzen zur Gestaltung und Gliederung weihevoller Festsäle oder bunter Schaubühnen mit dem funkelnden, aber so schwer richtig zu fassenden Himmel als Dach. „Straßen und Plätze als lebendige Gebilde aufzufassen, sie als bestimmt zu begrenzende Luftvolumina statt als formlose Reste zwischen Baublöcken zu geben, sie in gute Verhältnisse zueinander zu setzen, endlich sogar rhythmische Funktionen in ihrer Raummasse zum Ausdruck zu bringen,“ „mit der Fähigkeit unseres Anschauungsvermögens zu rechnen, eine Folge räumlicher Eindrücke zu verbinden und einen rhythmischen Bewegungsvorgang zu erleben“ . . . ein stolzes Spiel, aber ein gefährliches Spiel, voller Hinterhalt und perspektivischer Neckereien für den Anfänger, aber faszinierend und unauslernbar selbst für den Erfahrensten. All das war verloren. Wohl staunte man die gewaltige Wirkung der alten Leistungen noch an, aber über ihre Ursachen war man sich unklar, dachte man nicht nach, und bei Neubauten waltete der herztötendste Schematismus und erzeugte ödeste, würdelose Langeweile. Der erste, der die alten Quellen feuriger Lava wieder aufdeckte, aus denen die städtebaulichen Meisterschöpfungen der Gotik und des Barocks einst gegossen wurden, war Camillo Sitte mit seinem unübertrefflichen Werke über den „Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“.*) Dieses Buch hätte dem geistlosen Schematismus, der die belanglose Reißbrettsymmetrie für das A und O moderner Stadtpläne hielt, den Todesstoß gebracht, wenn nicht, ach, dieser geistlose Schematismus, plötzlich vors Messer gestellt, unerwartet gerade genug Geist bewiesen hätte, um sich das verwirkte Leben zu retten — indem er nämlich unverzüglich nach Lektüre des Sitte'schen Buches mit fliegenden Fahnen aus dem Lager der Symmetrie, der geistlosen Regelmäßigkeit, ins Lager der geistlosen Unregelmäßigkeit, der „erzwungenen Ungezwungenheit“ (wie Sitte es nannte) überging. Während Sitte (ein Freund Albert Ilgs, des Neu-Entdeckers eines der größten Meister des Barockstils, Fischers von Erlach) ein leidenschaftlicher Verehrer des Barocks war und immer aufs neue voller Bewunderung von den „barocken Meistern“ und den „gewaltigen und künstlerischen Effekten ihrer geradlinigen und rechtwinkligen Anlagen“, von der „ganz neuen Welt des Städtebaus in der Barocke“ sprach und das „große barocke Muster“ für den Städtebau empfahl, während Sitte sich in seinen eigenen Stadtplanentwürfen (z. B. Olmütz, Marienberg) von krummer Romantik gänzlich frei gehalten hatte, fand er, trotz alledem, unaufmerksame Verehrer im Lager der Schematiker, die ihn zum Apostel der Unregelmäßigkeit ausriefen. Wieso? Weil er nachgewiesen hatte, daß Reißbrettsymmetrie keine unerläßliche Vorbedingung der Stadtbaukunst ist, weil er gezeigt hatte, daß die romanischen und gotischen Künstler es verstanden, das Auge über eine auf dem Reißbrett bestehende Unregelmäßigkeit in Wirklichkeit geschickt wegzutäuschen, so daß „sie gar nicht schadet, weil sie eben nicht bemerkt wird“. Ja, er fand schematische Verehrer, die unter seiner Ägide zwar nicht mehr schachbrettartige Stadtpläne herunterliniierten, aber noch albernere irregewordene Schachbretter durcheinander wackeln lassen zu dürfen glaubten, und die sich künftig von der Qualität eines Planes durch einen schnellen Blick überzeugen wollten einfach durch die Feststellung, daß auch ja jede gerade Linie und jede symmetrische Platzanlage vermieden worden war, und daß alle Plätze „geschlossen“, am liebsten zugebaut, seien. Und das unter Berufung auf Camillo Sitte, dessen Ansprüche an „Geschlossenheit“ durch den wahrlich nicht „geschlossenen“ Platz di S. Dominico in Modena befriedigt wurden, weil dort dem Beschauer des den Platz beherrschenden Gebäudes keine klaffenden Löcher sichtbar sind; auf Camillo Sitte, der die Abgeschlossenheit der prächtigen Säulenhöfe der Universität und anderer Wiener Monumentalgebäude beklagt und die Forderung aufstellt, solche „geschlossene“ Plätze im Sinne „der alten Barockmeister“ auf einer Seite offen zu lassen, damit sie der Bevölkerung wirklich zugute kommen (siehe „Der Städtebau“ IV. Aufl., S. 49, 84 u. 94). Gegen die willkürlichen, geistlosen Entstellungen der Sitteschen Anregungen wurde schon des öfteren von Praktikern und Theoretikern des Städtebaues Verwahrung eingelegt; aber noch ist wohl kein Einspruch nerviger erhoben worden, als wie ihn Brinckmanns neuestes Buch darstellt. Meister Camillo Sitte hat geschrieben,

*) A. E. Brinckmann: Deutsche Stadtbaukunst in der Vergangenheit. Mit 39 Lageplänen und 78 Ansichten. Verlag Heinrich Keller, Frankfurt a. M., 1911. Dr. Brinckmann ist Privatdozent der Kunstgeschichte an der Technischen Hochschule zu Aachen.

*) Besprechung der vierten vermehrten Auflage von Theodor Goecke. — Siehe S. 68, Jahrgang 1909 der Zeitschrift. D. S.

daß „eine detaillierte Würdigung dessen, was allein die barocken Meister unter den verschiedenen Vorbedingungen zielbewußt auf dem Gebiete des künstlerischen Städtebaues geleistet haben, genügen würde, um Bände zu füllen“. Ein solcher Band hat uns heute dringend notgetan. Niemand hätte ihn feiner und anschaulicher schreiben können, als Brinckmann mit seiner „Deutschen Stadtbaukunst in der Vergangenheit“. Der romantischen Laune, der schematischen Unregelmäßigkeit, stellt er den gehaltenen Ernst, den auch bei bescheidenen Mitteln großen Stil entgegen. „Wie wir von einer heroischen Landschaftsmalerei reden, könnten wir von einer heroischen Stadtbaukunst sprechen, welche die Vitalität steigert und ein städtisches Geschlecht mit großen Gesinnungen und starken Handlungen erzeugt.“ Diese Stadtbaukunst ist es, von der uns Brinckmann überzeugende, herzgewinnende Beispiele vorführt,*) aus denen eine Baugesinnung spricht, wie wir sie brauchen, wenn die ungeheuren Probleme der modernen Millionenstädte künstlerisch bewältigt werden sollen, wenn der endlosen Arbeitsstadt und der verwahrlosten Wohnstadt die Würde, wenn den monumentalen Zentralanlagen der Stadt die Weihe verliehen werden soll, die wir brauchen, weil wir hart arbeitenden Menschen doch nicht von dem oft so kärglichen Brot allein leben. Wenn den festlichen Teilen der Stadt das geläuterte Feuer der großen „barocken Meister“ (der Schlüter, Fischer von Erlach, Mansard) glüht, so ist vorbildlich für die Arbeits- und Wohnstadt „das bedachte Vorgehen, wie es beim Bau der Stadterweiterungen und der neuen Städte des 18. Jahrhunderts geübt wurde, die sich besonnen und abwägend gestalteten, Gefühl für architektonische Konsequenzen bis ins kleine und eine Disziplin zeigen, wie sie der moderne Architekt heute von sich selbst verlangt“. Diese festliche Klarheit verhält sich zu den malerischen Reizen der quetschenden Enge mittelalterlicher Städte etwa wie die großen Werke Racines und Molières zum Gargantua von Rabelais, oder wie Goethes Tasso zu Schillers Räubern.

*) Leider fehlt unter diesen Beispielen, was Alfred Lichtwark so treffend „den klassischen Hamburger Städtebau um 1850“ genannt hat. Das herrlichste Denkmal dieser Epoche ist die in dem Worte „Binnenalster“ begriffene Schöpfung gruppierter Räume — ihre Zerstörung ist eine der düsteren Tragödien der deutschen Stadtbaukunst —; sie hätte mit ihrer Verbindung von Platz und formaler Behandlung des Wassers eine wertvolle Ergänzung der Brinckmannschen Beispiele bedeutet.

Aber die weihevollsten Zentralschöpfungen — deren herrlichste Beispiele die Stadt Berlin, trotz der Greuel der Invalidenstraße und der städtebaulichen Bedeutungslosigkeit der Prinz-Albrecht-Straße, im Opernplatz oder im Gendarmenmarkte besitzen könnte, wenn sie das Ererbte zu erwerben verstünde — kommen erst dann voll zur Geltung, wenn die anschließende Wohn- und Arbeitsstadt sich in Haltung, in Form und Material der festlichen architektonischen Dominante unterordnet und endlich von dem Wahn absteht ein architektonisch selbständiges Dasein führen zu dürfen oder zu können. Von der dazu nötigen Baudisziplin gibt Brinckmann lustige Beispiele aus alter Zeit aus Berlin und anderswoher. Unsere modernen Bauberatungsstellen, unsere Sachverständigenbeiräte, sowie eine für jede Stadt zentralisierte Verwaltung des öffentlichen — städtischen und staatlichen — Grundbesitzes müssen uns ähnliches auf anderem Wege neu erwerben, mithelfen in unserem Kampfe um eine neue architektonische Kultur. Der edle Geist, aus dem heraus Brinckmanns Buch geschrieben ist, kennzeichnet sich durch die Widmnng an: „Otto March, Hermann Muthesius, den Förderern unserer architektonischen Kultur.“ Dem Geiste des Buches entspricht die oft so lebendige, sinnlich anschauliche Sprache, das vorzüglich gewählte Bildermaterial, sowie die übrige Ausstattung. Was wäre nicht zu loben? Nur eins! Aber auch das wird verschwinden, wenn Brinckmann erst zum Genusse des großen Erfolges gekommen sein wird, den sein neues Buch ihm in womöglich noch höherem Maße bringen wird, als seine frühere Schrift „Platz und Monument“. Er wird es dann nicht mehr für nötig halten, sich den gefährlichen Luxus einer Attacke gegen Camillo Sitte zu leisten, und wäre es auch nur in der gegen früher — in „Platz und Monument“ — schon stark gemilderten Form seiner letzten Schrift. Auf Meister Camillo Sitte aber wollen wir nichts kommen lassen! nicht nur weil der alte Recke tot ist, der sich sonst so gut zu wehren verstanden hätte, sondern mehr noch, weil er auch ein großer Förderer unserer architektonischen Kultur war, der zur richtigen Stunde das richtige Wort gefunden hat, und der nicht für die Fehler verständnisloser Nachbeter verantwortlich zu machen ist — und vor allem, weil er aus einem großen leidenschaftlichen Herzen heraus geschrieben und uns goldene Weisheit gegeben hat, deren Wert nicht an einzelnen Worten gemessen werden darf.

Dr. Werner Hegemann.

UNSER GARTEN. Von T. Jahn, Abteilungsvorsteher und Lehrer der Gartenkunst an der Königl. Gärtner-Lehranstalt zu Dahlem. Mit 25 Abbildungen. 1911. Verlag von Quelle & Meyer in Leipzig.

WASSER UND GAS. Halbmonatsschrift für die Gesamtinteressen der Wasser- und Gaswerke, sowie des Installationsgewerbes. Herausgeber: Erwin Stein, Berlin W. Verlag Gerhard Stalling, Oldenburg. Abonnementspreis 4 Mk. vierteljährlich.

MADISON: A MODEL CITY. By John Nolen, Fellow of the American Society of Landscape Architects. Boston, Mass. 1911.

A CITY PLAN FOR ROCHESTER. A Report Prepared for the Rochester, N. Y. ByArnold W. Brunner, Architect, Frederick Law Olmstedt, Landscape Architect, Bion J. Arnold, Traction Expert in Consultation. Copyright, 1911, by the Rochester Civic Improvement Committee. Arranged and Printed at The Cheltenham Press. New York.

Publications of the American Academy of Political and Social Science. No. 616. THE PARKS AND RECREATION FACILITIES IN THE UNITED STATES. By John Nolen, Landscape Architect, Cambridge, Mass. Reprinted from The Annals of the American Academy of Political and Social Science, March, 1910. Philadelphia, The American Academy of Political and Social Science. Price, 25 cents.

GENERAL FEATURES OF A PARK SYSTEM FOR CHATTAWOGA, TENNESSEE. Report to The Board Of Park Commissioners. By John Nolen, Landscape Architect, Cambridge, Mass. Boston, Geo. H. Ellis Co., Printers 1911.

Pittsburgh Civic Commission. PITTSBURGH MAIN THOROUGH AND THE DOWN TOWN DISTRICT. Improvements Necessary To Meet The City's Present And Future Needs. A Report by Frederick Law Olmsted. Prepared under the Direction of The Committee on City Planning. Adopted by The Commission. December, 1910.

MITTEILUNG.

ZUM IDEEN-WETTBEWERB, DIE STÄDTEBAULICHE AUSGESTALTUNG DER FRANKFURTER WIESEN IN LEIPZIG betreffend, teilen wir noch folgendes mit:

Das 235 ha bedeckende Gebiet liegt in der Niederung der Pleiße und Elster als eine im wesentlichen ebene Wiesenfläche von durchschnittlich 1 km Breite, die sich gen Norden in Waldungen und gen Süden in den Albertpark fortsetzt, während sie im Westen vom Vororte Lindenau, im Osten von der Altstadt begrenzt wird. Zum größten Teile ist sie im Besitz der Stadtgemeinde. Bei nur 1—2 m Höhenlage über dem Mittelstandwasser soll sie gegen schädliche Überschwemmungen geschützt werden. Ein zur Regelung des Hochwasserabflusses schon vorliegender Plan muß in der Hauptsache beachtet werden, wobei sich Gelegenheit zu monumentaler Ausgestaltung der Flutrinne und eines diese unterbrechenden Wasserbeckens bietet. Wünschenswert wäre es ja gewesen, wenn auch die Regelung des Hochwasserabflusses mit in den Wettbewerb hätte einbezogen werden können, weil unbeschadet der Beachtung notwendiger wasserbautechnischer Anforderungen einerseits wohl noch Lösungen denkbar gewesen wären, die eine weitergehende Schonung vorhandener Wasserläufe und Baumbestände ermöglichten, als jetzt angenommen ist und andererseits nicht mit einer Anlage hätte gerechnet zu werden brauchen, die dem wesentlichen Teile des ganzen Bebauungsplanes von vornherein eine gewisse Richtung geben dürfte. Doch liegt darin auch eine Erleichterung der umfangreichen schwierigen Aufgabe, die von vielen dankbar begrüßt werden wird. Abgesehen davon ist dem Bewerber weitgehendste Freiheit bei der Planung zugesichert und durch Beigabe landschaftlich hervorragender Naturaufnahmen, von Baumgruppen, einzelnen schönen Bäumen, Flußufern, Alleen usw. der Rat gegeben, vorhandene Schönheiten möglichst zu schonen und in seine Planung mit einzubeziehen. Wir beschränken uns hier darauf, Abbildung 1 dieser Aufnahmen, die einen Blick über die Altstadt mit den angrenzenden Frankfurter Wiesen bietet, wiederzugeben — siehe Textbild 1. Im Programm sind ferner alle wichtigeren Anlagen, deren Erhaltung bzw. Ausgestaltung erwünscht erscheint, genau beschrieben — Hauptverkehrs- straßen, Brückenbauten, Meßplatz usw.

Abb. 1.

Besondere Beachtung verdienen namentlich die baugesetzlichen Bestimmungen: Das städtische Gebiet wird in Leipzig je nach Bedarf und fortschreitender Bebauung in einzelne Bebauungsplangebiete aufgeteilt.

Für diese Einzelgebiete werden eingehende Bebauungspläne im Maßstabe 1 : 2000 aufgestellt und dazu auf der Grundlage des Allgemeinen Sächsischen Baugesetzes vom 1. Juli 1900 und der besonderen örtlichen Verhältnisse Bauvorschriften in Form von Ortsgesetzen erlassen. Da Bauart, Geschoßzahlen, Vorgärten, Gewerbepläne usw. dabei gleich mit festgesetzt werden, erfüllen diese Ortsgesetze zugleich den Zweck einer Staffel- oder Zonenbauordnung. Bis heute sind etwa 75 solcher Ortsgesetze erlassen oder in Bearbeitung. Als Beispiel ist ein Ortsgesetz über die Bebauung von Leipzig-Lindenau-Nordwest beigefügt.

In den neuen Ortsgesetzen werden manche Bestimmungen etwas geändert werden. Für den Wettbewerb, hauptsächlich bei der Baustellenaufteilung, werden die §§ 2, 9, 12 und 14 des beigelegten Ortsgesetzes zu beachten sein. Abweichungen von den baugesetzlichen Bestimmungen sind zulässig, wenn sie im Erläuterungsberichte besonders erwähnt und kurz begründet werden. An Unterlagen werden geliefert:

Blatt 1. Ein Stadtübersichtsplan 1 : 10000 (farbig). Das Wettbewerbsgebiet ist violett eingefaßt.

Blatt 2. Ein Lageplan 1 : 5000, der in farbiger Darstellung ein allgemeines Bild des Geländecharakters gibt. Das für den Wettbewerb in Betracht kommende Gebiet ist mit einem breiten violetten Streifen umrandet. Die privaten Grundstücke sind innerhalb des Wettbewerbsgebietes mit einem schmalen violetten Streifen eingefaßt.

Blatt 3. Ein Lageplan 1 : 5000, in Liniendruck zur Bearbeitung des generellen Entwurfes in zwei Exemplaren.

Blatt 4. Ein Lageplan 1 : 2000 über das eigentliche Wettbewerbsgebiet in 3 Exemplaren. In diesen Plänen sind die Standorte der photographischen Aufnahmen durch kleine Ringe mit Pfeilen und der Nummer der Abbildung gekennzeichnet.

Blatt 5 und 6. Ein Längsschnitt der geplanten Hochflutrinne, enthaltend die Sohle, Hoch- und Staulinie und die im Interesse des Hochwasserschutzes erforderliche Dammhöhe, Maßstäbe 1 : 2000 für die Längen, 1 : 100 für die Höhen.

Ein Querschnitt der Flutrinne, Maßstab 1 : 200. Das Querprofil ist bis zur Hochwasserlinie ausgezogen, darüber punktiert.

Blatt 7 und 8. Ein Längsschnitt der Frankfurter Straße, Maßstab für die Längen 1 : 2000, für die Höhen 1 : 100, gilt zugleich für die Spannweiten und die Bauart der Brücke.

Ein Längsschnitt der Leutzscher Allee, wie Blatt 7.

Blatt 9. Eine Zeichenerklärungstafel über die in Leipzig übliche Darstellungsart der Bebauungspläne.

Blatt 10. Ein Ortsgesetz über die Bebauung von Leipzig-Lindenau-Nordwest (Nr. 59) mit Bebauungsplan.

Möge dem großzügigen Vorgehen der Stadt Leipzig eine zahlreiche Beteiligung entsprechen, die wir nur warm empfehlen können.

CHRONIK.

Ankündigung: Zu Weihnachten 1911 wird im Verlage Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W 8 erscheinen: DER STÄDTEBAU NACH DEN ERGEBNISSEN DER ALLGEMEINEN STÄDTEBAU-AUSSTELLUNG IN BERLIN nebst einem Anhang: Die internationale Städtebau-Ausstellung in Düsseldorf. Mit über 600 zum großen Teil ganzseitigen und farbigen Wiedergaben des Bilder- und Planmaterials der beiden Ausstellungen im Auftrage der Arbeitsausschüsse herausgegeben von Dr. Werner Hegemann, Generalsekretär der Städtebau-Ausstellungen Berlin und Düsseldorf.

Ferner hofft derselbe Verlag, noch im September d. Js. das von der Stadt Berlin herausgegebene Werk über das Ergebnis des WETTBEWERBES UM EINEN GRUNDPLAN FÜR GROSS-BERLIN herausbringen zu können. Den Abonnenten unserer Zeitschrift wird dieses Werk zu einem Vorzugspreise abgegeben.

EIN WETTBEWERB FÜR DIE GARTENKÜNSTLERISCHE UND ARCHITEKTONISCHE AUSGESTALTUNG DES PARKGÜRTELS AUF DEM TEMPELHOFER FELDE ist von der „Tempelhofer Feld Aktiengesellschaft für Grundstücksverwertung" ausgeschrieben.

Es handelt sich um den in einer großen Kreislinie geführten breiten Parkstreifen, dessen Anlage in dem endgültigen Bebauungsplane des vielumstrittenen Geländes vorgesehen ist. Durch die Einfügung zweier Bahnhöfe der geplanten Untergrundbahn und die brückenartige Überführung mehrerer den Grünstreifen schneidender Straßen ist die Aufgabe zwar keine einfache, aber darum doppelt reizvolle. Es sind drei Preise im Betrage von 5000 Mk., 3000 Mk. und 2000 Mk. ausgesetzt. Der Ablieferungstermin ist der 1. November d. Js.

Das Preisgericht besteht aus den Herren: Landrat v. Achenbach, Gartendirektor Brodersen, Professor Bodo Ebhardt, Tiergartendirektor Freudemann, Kommerzienrat Georg Haberland, Professor Bruno Möhring, Bürgermeister Mussehl, Dr. Max Osborn, Professor Ludwig Pietsch, Kunstschriftsteller Fritz Stahl, Syndikus Wiesener, sämtlich in Berlin bzw. seinen Vororten; sowie Gartendirektor Encke in Köln a. Rh. und Geh. Baurat Professor Gerlach in Danzig.

WETTBEWERB FÜR EINEN BEBAUUNGSPLAN DER STADT DÜSSELDORF. Nach den Erfolgen der Städtebau-Ausstellungen in Berlin und Düsseldorf kann es nicht auffallen, daß die Städte immer mehr dazu übergehen, Pläne für ihre Erweiterung sowie für einzelne Teile der öffentlichen Bearbeitung zu überlassen und Wettbewerbe auszuschreiben. Diesem Beispiel ist auch Düsseldorf gefolgt und hat einen öffentlichen Wettbewerb für die Bebauung seiner durch die Eingemeindungen der letzten Jahre auf über 11000 Hektar angewachsenen Fläche ausgeschrieben.

Auf das dem Wettbewerb zugrunde liegende Programm wird beabsichtigt, in der nächsten Nummer unserer Zeitschrift näher einzugehen.

Als Preisrichter ist u. a. eine Anzahl hervorragender Fachleute gewonnen. Die Stadt Düsseldorf hat für den Wettbewerb Preise im Betrage von 80000 Mk. ausgesetzt, so daß eine rege Beteilung wohl zu erwarten steht.

Vom 20. August bis einschl. 6. September d. Js. wird wieder unter Leitung der Professoren Th. Goecke und Dr. Th. Weyl an der Technischen Hochschule zu Berlin ein STÄDTEBAUKURSUS abgehalten, vornehmlich für höhere Baubeamte, denen sich auch einige Verwaltungsbeamte anreihen.

FORTBILDUNGSKURSUS FÜR STATIK UND EISENBETONBAU an der Königl. Technischen Hochschule zu Aachen vom 2. bis 21. Oktober 1911.

Programm:

1. Professor Hertwig, Aachen: Statik der Baukonstruktion mit besonderer Berücksichtigung der Aufgaben im Eisenbetonbau.
   Erste Woche, 2. bis 9. Oktober, täglich von 9—11 Uhr und 1/2 12—1/2 2 Uhr Vortrag; Dienstag, Donnerstag, Freitag von 5—7 Uhr Übungen.
   Zweite Woche, 11. bis 18. Oktober, Montag, Mittwoch von 9—11 Uhr Vortrag; Dienstag, Mittwoch von 5—7 Uhr Übungen.
2. Professor Domke: Theorie, Entwerfen und Konstruktion der Eisenbetonbauten.
   Zweite Woche, täglich von 9—11 Uhr und Donnerstag bis Samstag von 1/2 12—1/2 2 Uhr Vortrag.
   Dritte Woche, täglich von 9—11 Uhr Vortrag; Montag, Mittwoch, Freitag von 5—7 Uhr Übungen.
3. Dr.-Ing. Mautner, Oberingenieur der Firma Brandt in Düsseldorf: Moderne Eisenbetonbauten, vier Stunden in der letzten Woche.
4. N. N. . . . . .*): Ergebnisse der neueren Eisenbetonversuche, vier Stunden in der letzten Woche.
5. N. N. . . . . .*): Herstellung und Eigenschaften der neuen Zementarten, vier Stunden in der letzten Woche.
6. Geh. Regierungsrat Prof. Dr. M. Schmid, Aachen: Künstlerische Behandlung der Eisenbetonbauten.

Teilnahme: Anmeldungen zur Teilnahme werden möglichst bald an das Sekretariat der Hochschule zu Aachen erbeten, damit die für die Übungen und Besichtigungen erforderlichen Hilfskräfte nach der Teilnehmerzahl beschafft werden können. Die Gebühr für den ganzen Kursus beträgt 100 Mk. Die Teilnehmerkarten werden nach der Anmeldung den Herren zugestellt werden mit der Bitte, die Gebühr an das Sekretariat einzusenden. Nähere Auskunft erteilt Professor Hertwig, Königl. Technische Hochschule Aachen.

Besichtigungen: An verschiedenen Nachmittagen werden Bauten, industrielle Werke und Baudenkmäler der Stadt Aachen und der benachbarten Städte unter sachverständiger Führung besichtigt. Für die Sonntage sind Ausflüge in die Eifel und weitere Umgebung geplant.

Besprechungsabende: Abgesehen von den Besprechungen bei den Übungen sind an mehreren Abenden gesellige Zusammenkünfte vorgesehen, um einen allgemeinen Gedankenaustausch über das in dem Vortrage Gehörte herbeizuführen.

Im Wettbewerbe um SKIZZEN FÜR DIE DURCHFÜHRUNG DER SCHILLERSTRASSE DURCH DEN KÖNIGLICHEN SCHLOSSGARTEN IN STUTTGART ist der

I. Preis mit 2000 Mk. dem Entwurf Nr. 18, Kennwort: „Lustgarten", Verfasser: Oberbaurat Prof. H. Jassoy und Karl Richard Fritz, Architekt, der

II. Preis mit 1500 Mk. dem Entwurf Nr. 20, Kennwort: „Abräumen", Verfasser: Eitel & Steigleder, Architekten, Mitarbeiter: Hugo Keuerleber, der

III. Preis mit 1000 Mk. dem Entwurf Nr. 25, Kennwort: „Zukunftsmusik", Verfasser: Eisenlohr & Pfennig, Architekten, zugefallen.

Zum Ankauf wurden empfohlen der

Entwurf Nr. 6, Kennwort: „Fata Morgana", Verfasser: Martin Elsäßer, Architekt, und der

Entwurf Nr. 24, Kennwort: „Cour du Palais Royal", Verfasser: Professor Paul Bonatz und Architekt F. E. Scholer.

Indem auch vom städtebaulichen Standpunkt interessanten Wettbewerbe um Entwürfe für den NEUBAU EINER KNABENVOLKSSCHULE UND EINES KINDERHEIMS IN FINSTERWALDE ist der

I. Preis an den Entwurf „Üb immer Treu und Redlichkeit" der Gebrüder Ratz in Berlin W, der

II. Preis an den Entwurf „Caritas" von Max Taut, Zehlendorf, Wanseebahn, der

III. Preis an den Entwurf „Beton, Putz und Farbe" von O. Salvisberg in Steglitz

gefallen. Zwei weitere Entwürfe „Volksbau" und Gruppenbildung" wurden zum Ankauf empfohlen.

*) Diese Vortragenden werden später bekanntgegeben werden.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

8. Jahrgang 1911 10. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE = CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **

LUDWIG HOFFMANNS BEBAUUNGSPLAN FÜR ATHEN.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Im Gähren und Brausen der modernen Städtebaubewegung konnte es nicht ausbleiben, daß mancher ihrer Jünger des neuen Geistes voll über die Stränge schlug, seltsam genug auch wohl im guten Glauben an Camillo Sitte, dem die geometrische Schablone zwar ein Greuel gewesen ist, doch auch jede Willkür zur Erzielung bloß malerischer Schönheiten ferngelegen hat. Als die Krone der Städtebaukunst hatte ihm die Akropolis des alten Athen gegolten. Dem neuen Athen wieder einen Hauch davon zu geben, würde sicherlich seinen vollen Beifall gefunden haben.

In so manchen neueren Stadtbauplänen lassen die Verschrobenheit sich hin und her windender Straßenzüge, die Verstiegenheit, mit hohen Mietshäusern intime Straßenwinkel schaffen zu wollen, erkennen, daß wir es in der Städtebaukunst heute noch nicht wieder so weit gebracht haben, wie in der Baukunst überhaupt: zum schlichten Ausdruck sachlicher Lösungen. Unsere Planungen überwuchert noch zu sehr die Romantik mittelalterlicher Städtchen. Wie diese, sollen auch wir uns der Örtlichkeit anpassen; doch ist die Anpassung eine andere bei offener, als bei geschlossener Bauweise, eine andere bei Landhausbebauung als bei hoher städtischer Reihenbebauung, eine andere d. h. mehr oder weniger rücksichtsvolle schließlich auch — je nach der Natur und der Kunstüberlieferung des Landes — z. B. im Deutschen Reiche oder in Griechenland. Klarheit in den Verkehrszügen, Wahrheit in der sozialen Gliederung des Aufbaues, Ruhe vor allem in der Gestaltung großstädtischer Straßen und Baublöcke bilden nebst der Heraushebung der zum Schmucke der Stadt dienenden öffentlichen Gebäude und Durchbrechung der bebauten Stadtteile mit Grünanlagen die Haupterfordernisse einer modernen Plananlage, die in Landhausgebieten, an Berghängen eine freiere Beweglichkeit, in der geschlossenen Stadt, in der Ebene eine größere Regelmäßigkeit zeigen wird. Daß in Griechenland die Regelmäßigkeit stärker ausgeprägt und selbst da durchgeführt wird, wo wir vielleicht eine etwas zwanglosere Lösung vorziehen würden, entspricht, wie Dr.-Ing. Ludwig Hoffmann, der Verfasser des Bebauungsplanes für das neue Athen (von E. Wasmuth A.-G. auf 41 Tafeln und 13 Textseiten in Großfolio vornehm gedruckt), sagt, der Empfindung der von der Antike übernommenen regelmäßigen Bauweise der einzelnen Gebäude mit der starken Betonung der Horizontalen und Vertikalen. Dazu kommt, daß auch im neuen Athen so manches entstanden war, was die wiedererwachte Städtebaukunst bekämpft, daß Hoffmann sich also da nur auf Verbesserungen beschränken, im übrigen aber mit dem bereits Gegebenen abfinden mußte. Abgesehen davon hat er frei im Geiste des Alten seinen Plan gestaltet, getragen von dem Vertrauen und dem Verständnisse des hochherzigen Leiters der Stadtgemeinde, des Bürgermeisters Merkouris.

Doch hören wir zunächst mit den eigenen Worten des Verfassers, wie er sich die Aufgabe gedacht hat:

„Die eigenartige Lage Athens südwestlich nahe dem Meer, nordwestlich und nördlich von dem Ägaleos und dem Parnesgebirge, östlich und südöstlich von dem Pentelikon und dem Hymettos umgeben, verleiht der Stadt nach allen Richtungen hin einen voneinander verschiedenen, in Silhouette und Farben außerordentlich malerischen Abschluß. Die aus der Stadt selbst emporwachsenden Höhen sind dem Auge eine sehr reizvolle Vermittlung der im wesentlichen in der Ebene gelegenen Stadt mit den sie umgebenden Gebirgszügen. Kaum eine andere Stadt kommt in allen ihren Teilen so sehr zur Erscheinung, wie dies hier von der Akropolis, dem Lykabettos, dem Philopappos, dem Pnyx, den beiden Kolonos und anderen Höhen aus geschieht. Kaum eine andere Stadt besitzt auch in ihren aus früheren Jahrhunderten übernommenen Kunstwerken eine so vortreffliche Grundlage für ihre weitere künstlerische Entwickelung, wie dies in Athen der Fall ist. So war denn auch Athen bis in die neueste Zeit bemüht, seine öffentlichen und Privatgebäude in der Erinnerung an seine große Vergangenheit zu errichten. Wie nur wenigen anderen Städten ist es ihm gelungen, sich in seiner äußeren Erscheinung eine einheitliche harmonische Stimmung zu bewahren.

Ein günstiges Geschick führte die Wiederaufrichtung der Stadt in die Zeit, in welcher eine hellenistische Gesinnung die Kulturstaaten Europas beseelte. Die Kräfte, welche zur Lösung großer Bauaufgaben nach Athen berufen wurden, kamen aus Ländern, in welchen eine sorgfältige klassische Ausbildung die Grundlage der baukünstlerischen Tätigkeit bildete. Gärtners Schloßbau, Hansens und Zillers Akademiegebäude, die Bauten der Universität, des Polytechnikums, der Bibliothek und des Nationalmuseums, wie auch die neueren öffentlichen Gebäude und zahlreiche Privathäuser wurden in dem ruhigen vornehmen Sinn der Antike und dank der Nähe der noch heute ausgiebigen Marmorbrüche aus dem gleichen schönen Material errichtet. Die kleineren Wohngebäude aber bilden in ihrer einfachen, bescheidenen Gestaltung und Durchbildung eine stimmungsvolle Begleitmusik zu den großen Hauptmotiven Alt- und Neu-Athens.

Bei dem weiteren Ausbau der Stadt wird besonders darauf zu achten sein, daß sie auch ferner ihren Charakter bewahrt und daß ihre antiken Monumente in ihrer Erscheinung nicht leiden. Zeigen sie doch noch heute in vollkommenster Weise die außerordentliche Klarheit in der Ausdrucksweise eines künstlerischen Gedankens bei Vermeidung jeder zur Erreichung der beabsichtigten Wirkung unnötigen Zutat. Durch ihre einfachen Silhouetten und den scharfen Wechsel zwischen dem Hell und dem Dunkel der Säulenstellungen geben die antiken Bauten noch auf weite Entfernungen hin ein überraschend klares Bild. An ihrer Detailbehandlung erkennt man den überaus feinen Geschmack und das intensive Beobachtungsstudium des Einflusses auch anscheinend kleiner Nebendinge auf die Gesamtwirkung des Kunstwerkes. Und nicht nur bei der Gestaltung des einzelnen Gebäudes, auch bei der Gebäudegruppierung und bei der Ausnutzung der Eigenheiten des Terrains ist das feine Taktgefühl und die sorgsame Überlegung der klassischen Zeit in schönster Weise bemerkbar. Welch vortreffliche Gesamtwirkungen kann man noch heute aus den Resten der Bauten auf der Akropolis herausfühlen, welch einen erhabenen Eindruck erwecken noch jetzt die vereinzelten 17 m hohen Säulen des Olympieion. Wie energisch und streng wirkt der an sich nicht große Theseustempel und welch liebenswürdigen und feinen Sinn zeigen die Monumente des Lysikrates, des Turms der Winde und die anderen zahlreichen kleineren Denkmäler.

Die Werke der hervorragendsten Kulturperiode vor einer sie störenden Umgebung zu bewahren und einen anklingenden ruhigen Ton in die neuen Teile der Stadt weiterzuführen, dabei aber auch den Anforderungen, welche die Verkehrsentwickelung und die praktischen Bedürfnisse unserer Zeit an eine große Stadt stellen, gerecht zu werden, war mein Bemühen bei der Bearbeitung der mir gestellten Aufgabe."

Dieser Aufgabe ist Hoffmann mit feinem Takt und Geschmack gerecht geworden, nicht nur in seinem Entwurfe, sondern auch in den erläuternden Worten, von deren sachlicher Schlichtheit der vorstehende Auszug eine Probe gibt. Klarheit und innere Wahrhaftigkeit zeichnen die Entwürfe wie den Text gleichermaßen aus. Er baut damit, wenngleich in etwas strengerer Auffassung, den Weg weiter aus, den uns Sitte und Henrici, dieser mit dem Entwurfe für Marienberg in Böhmen (siehe S. 141 Doppeltafel 73/74 des ersten Jahrganges unserer Zeitschrift) und jener für die nordwestliche Stadterweiterung von Dessau (als Wettbewerbsentwurf, der leider nicht zur Ausführung gekommen ist — statt dessen einer der landläufigen mit Lineal und Zirkelschlägen zusammengestellten Straßenpläne —, veröffentlicht in einem Sonderheftchen „Ein Beitrag zur Lösung des Städtebauproblems", Aachen, C. Mayers Verlag, 1890), zuerst wieder zu einer Städtebaukunst gewiesen haben.

Abb. 1.

Wie natürlich machte sich der Verfasser zunächst den Verkehrsplan klar, auf den eine Stadt von rund 170000 Einwohnern Anspruch zu erheben hat. — Der Fremdenverkehr spielt eine Hauptrolle in Athen — also die Lage des Zentralbahnhofes, der an die Stelle mehrerer jetzt voneinander getrennter, wenn auch benachbarter Bahnhöfe treten soll. Nebenbahnhöfe sind bei fortschreitender Entwickelung der Stadt von Norden und Süden für die Bahnlinien Piräus—Korinth, Piräus—Larissa und Piräus—Laurion leicht einzufügen. Eine vom Omoniaplatz ausgehende Untergrundbahn soll später nach Süden bis zum Meer, im Norden in der Richtung auf Patisia fortgeführt und außerdem mit dem Zentralbahnhofe verbunden werden. Vom Zentralbahnhof führen 12 Straßen in verschiedenen Richtungen zur Stadt, in fünf von ihnen sind Straßenbahnen geplant. Der Verkehrsmittelpunkt ist der Omoniaplatz, von dem strahlen-

förmig mehrere Straßenbahnlinien ausgehen. Außerdem ist eine Ringlinie vorgeschlagen. In der inneren Stadt sind Straßenbahnen nur in den Hauptgeschäftsstraßen, in der äußeren Stadt in breiten Straßen mit Baumpflanzungen vorgesehen. Hoffmann empfiehlt die Straßenbahn nahe den Baumreihen zu führen, da das Leitungsnetz bei den unregelmäßigen Baumkronen weniger auffällt, als bei der Zusammenwirkung mit den ruhigen architektonischen Linien und Formen der Gebäude. Mit Rücksicht auf den Automobilverkehr ist es vermieden, in mehreren aufeinander folgenden Parallelstraßen Straßenbahnen anzuordnen.

Von den Plänen der einzelnen Stadtteile — im ganzen zwölf — greifen wir zwei heraus, um die Arbeitsmethode zu zeigen: den des Stadtteils östlich vom Zentralbahnhof — siehe Tafeln 54 und 55 — und den des Stadtteils nördlich der Akropolis darstellend — siehe Tafeln 59 und 60. Es folgen dann auf Tafel 56 das Schaubild von der geplanten Bebauung des Bahnhofplatzes, auf Tafeln 57 und 58 Schaubild und Lageplan des Omoniaplatzes, auf Tafel 61 Schaubilder vom Lysikratesdenkmal, auf Tafel 62 das Schaubild des Syntagmaplatzes. Die Textbilder 1 bis 3 beziehen sich auf die nachfolgenden Erläuterungen, während die Schaubilder auf den Tafeln 59 und 60 noch die Gräberstraße und einen Sportplatz zwischen Philopappos und Phaleron darstellen.

Der Stadtteil östlich des Zentralbahnhofes enthält zunächst die Anlage des Zentralbahnhofes mit seinen Plätzen und den sich von da entwickelnden Straßen. Der Verfasser sagt dazu: „Bahnhofsbauten sollen keine Prunkbauten sein. Der Reisende will in dem Bahnhof leicht und schnell seinen Weg finden, zur Betrachtung von Schmuckstücken hat er da kaum Zeit, sie sind ihm hier nur störend. Eine klare, praktische Raumdisposition, die ihm den kürzesten Weg nach jeder Richtung leicht erkennen läßt, ist an dieser Stelle die beste Kunst.

Sehr wichtig ist der Eindruck, den der Fremde beim Austritt aus dem Bahnhof empfindet. Es ist sein erster Eindruck beim Betreten der Stadt. Er beruht im wesentlichen auf der Gestaltung des Bahnhofplatzes (siehe Tafel 56) und der von da abzweigenden Straßen. Eine nach der Stadt zu ausgerundete Form gibt dem Platz eine einladende Wirkung, sie führt den Fremden gleichsam in die Stadt hinein. Seitlich des Bahnhofs sind Gebäude mit Verwaltungsräumen, Güterexpeditionen und Speditionsräumen vorgesehen worden, gegenüber Gebäude für Geschäfte, Bureaus, Hotels und Wohnungen. Für eine einheitliche ruhige architektonische Wirkung des Platzes ist es notwendig, daß die den Platz umschließenden Gebäude in gleicher Höhe und auf gleicher architektonischer Grundlage errichtet werden."

Abb. 2.

Vor den Gebäuden des Platzes sollen zwischen den Giebeln Säulen emporragen, auf denen antike Figuren, vielleicht in Nachbildungen, aufzustellen wären, um dem Fremden gleich eindringlich zu zeigen, daß er sich in Athen, dem Hauptorte antiker Kunst und Kultur befindet. Zugleich sollen sie aber auch auf die im Innern der Stadt, am Ende der breiten Hauptstraße, gedachte große Säule mit der Athenestatue vorbereiten. Die beiden schmäleren der neun in den Platz einmündenden Straßen sollen bei ihrem Eintritt in den Platz im Anschluß an die seitlichen Häuser überbaut werden.

In der Mitte des Platzes ist eine Promenadenstraße gedacht, auf der auch feierliche Einzüge in die Stadt groß und schön entwickelt werden können.

Auf den Tafeln 54 und 55 ist der alte Plan dem neuen von Hoffmann zum Vergleiche gegenübergestellt. Die Verbesserungen sind in die Augen springende. Insbesondere ist versucht und mit Glück auch die Beseitigung der spitzwinkeligen Ecken durch geringe Änderungen in der Führung der Straßenzüge erreicht worden. Nur in einem Falle ist aus diesem Grunde vorgeschlagen, eine bereits vorhandene Diagonalstraße in Zukunft wieder eingehen zu lassen; die einfache Darstellung dieses Straßenzuges mit den vielen

Kreuzungsstellen im Textbilde 1 läßt ohne weiteres die höchst unruhigen Straßenbilder erkennen, die nicht verbesserungsfähig sind. Auch das schiefe Einschneiden dieser Straße gegenüber dem Nationalmuseum wäre höchst ungünstig. Zum mindesten wäre eine Milderung anzustreben, wie in Textbild 2 dargestellt. In ähnlicher Weise hat Hoffmann die vorhandenen Plätze untersucht und Vorschläge zu ihrer Umgestaltung gemacht — z. B. für Platz E.

Der Hauptverkehrsplatz Athens ist der Omoniaplatz (F), auf den acht Straßen, zum größten Teil mit Straßenbahnen, einmünden — in seiner Nähe befindet sich der Endbahnhof der Untergrundbahn nach Phaleron. Vergleiche Tafeln 57 und 58. An Stelle der vorhandenen Grünanlage, die unter dem Staub des Verkehrs zu leiden hat, schlägt Hoffmann die Aufstellung eines von einer Säulenhalle umgebenen Obelisken vor, der zugleich als point de vue für die langen Straßenzüge gedacht ist. Die Halle soll mit Büsten verdienter Athener geschmückt werden. Auf einen besonders wichtigen Punkt macht der Verfasser dabei noch aufmerksam, nämlich auf die unschöne Wirkung der jetzt willkürlich auf den Platz verteilten Ständer der Leitungsdrähte und Beleuchtungskörper, die am wenigsten zu stören vermöchten, wenn sie in einfacher, wenig auffallender Form nahe den Bäumen und Häusern aufgestellt würden. Auch die Platzfläche vor dem Stadttheater mit seinen schönen Palmen soll klarer und ruhiger gestaltet werden.

In derselben Weise sind die Stadtteile westlich und nördlich des Bahnhofes, nördlich der Kavalleriekaserne, nördlich und nordöstlich des Lykabettos, westlich des Stadion und südlich der Akropolis behandelt.

Alter und neuer Plan des Stadtteils nördlich der Akropolis werden auf den Tafeln 59 und 60 ebenfalls gegenübergestellt. — Lassen wir dazu vorab den Verfasser wieder selber sprechen:

„Die der Akropolis nördlich sich anschließenden Stadtquartiere enthalten einen Teil der wertvollsten antiken Baureste. Sie sind von zumeist engen Straßen umgeben, welche vor etwa 50 Jahren mit kleinen unbedeutenden Häusern bebaut wurden. Bei einer innerhalb der nächsten Jahrzehnte doch wohl zur Ausführung kommenden Regulierung dieses Stadtteiles dürfte es sich empfehlen, die einzelnen Bauquartiere etwas größer zu gestalten und einige Straßenzüge, die den stärkeren Verkehr aufzunehmen haben, zu verbreitern. In welcher Weise dies etwa geschehen könnte, zeigt ein Vergleich der Tafeln."

Schon seit einigen Jahren war beabsichtigt, von der Universität aus (Tafel 60 A) eine breite, für vornehmes Fuhrwerk geeignete Korsostraße, an den antiken Bauresten vorüber bis zum Aufgang zur Akropolis, zu führen. Es lag nahe, diese Straße achsial zur Universität in gerader Richtung bis zur Hermesstraße und dann über diese hinweg an den Fuß der Akropolis zu legen.

In den bebauten Stadtteil soll nachträglich noch ein breiter Straßenzug eingefügt werden; neben anderen Rücksichten hat Hoffmann auch die genommen,, daß dieser Straßenzug die davon berührten vorhandenen Straßen in angemessener und schöner Weise durchschneidet. Dies würde nicht geschehen sein, wenn der neue Straßenzug hätte in gerader Richtung geführt werden müssen. Textbild 3 zeigt das Straßenbild, welches sich dabei ergeben würde. Die Straße hätte da seitlich nur geringen Abschluß, dem die Straße entlang Gehenden würden sich unruhige und beunruhigende Eindrücke in kurzen Abständen voneinander bieten. Bei einer leichten Krümmung der Straße läßt sich diese ungünstige Wirkung vermeiden; die Querstraßen schneiden da in guten Abständen voneinander so ein, daß an keiner Stelle ein zerrissenes Straßenbild entsteht (Tafel 60 B). Für den Straßenlauf ist aber auch die Höhenlage des Geländes an der Akropolis bestimmend. Würde die Straße, wie dies früher geplant war, in der Richtung der Äolusstraße an die Akropolis herangeführt werden (Tafel 60 C), so wäre die Steigung im letzten Teil der Strecke für ein bequemes Fahren zu stark. Sie wird besser deshalb etwas ausgebogen und erreicht so die höhergelegene und am Abhang der Akropolis herführende Fahrstraße bei leichterem Anstieg. Die mit doppelten Baumreihen bepflanzte breite Fahrstraße berührt die Stoa des Attalos D, von wo mit wenigen Schritten auch die nahegelegene Gigantenstoa E zu erreichen ist; sie führt dann weiter zum römischen Prunktmarkt F mit dem Tor der Athenae G, zum Turm der Winde H, zum Lysikratesdenkmal I und wendet sich dann beim antiken Theater K zu der schon ausgeführten breiten Straße, die vorbei am Odeion des Herodes L zur Aufgangsseite zur Akropolis führt. Von dort kann man dann, um die Akropolis weiter herumfahrend, die Stoa des Attalos wieder erreichen oder man fährt am Theseustempel M vorbei weiter nach der benachbarten Gräberstraße.

Abb. 3.

Der noch sehr gut erhaltene Theseustempel steht jetzt auf einer weiten öden Fläche und kommt deshalb bei seinen mäßigen Größenverhältnissen nicht zur vollen Wirkung. Hoffmann weist darauf hin, daß in der antiken Zeit wohl kein Gebäude und kein Denkmal entstanden sei, bei welchem die Gestaltung, die Größenverhältnisse und die Einzeldurchbildung ohne die peinlichste Rücksichtnahme auf die Umgebung bearbeitet worden wäre. Werden solche Werke später ihrer Umgebung entkleidet, erhalten sie gar eine zu ihnen nicht gestimmte neue Umgebung, dann liege in der Regel die beste Hilfe darin, daß man sie umpflanzt.

Tafel 61 zeigt das Lysikratesdenkmal zunächst mit einem in den letzten Jahren dahinter errichteten Wohngebäude, und daneben seine Wirkung, wenn es durch einige stimmungsvolle Bäume von dem neuen Gebäude losgelöst würde.

Für den Theseustempel empfiehlt Hoffmann, ihn mit mäßig hohen Ölbäumen zu umpflanzen, jedoch so, daß er von der Akropolis und den anderen Höhen aus im Stadtbild nicht verschwindet. Umschlossen von gleichmäßig gepflanzten Bäumen würde er wieder zu einer ruhigen, ernsten und stimmungsvollen Wirkung gebracht werden.

Den Abschluß der Hermesstraße bildet der Syntagma-

platz (Tafel 62). Während die Straßen seitlich des Platzes von C nach B stark ansteigen, soll der Platz selbst in einer Ebene liegen, die der tieferen Stelle bei C entspricht. Hier ist in den eigenartigen Geländeverhältnissen eine Grundlage geboten, um am Abschluß einer Hauptstraße mit fernen Standpunkten (Tafel 60 N) und angesichts des Königlichen Schlosses eine Terrassenanlage zu schaffen, die mit verhältnismäßig einfachen Mitteln ausführbar wäre und dabei von guter Wirkung sein könnte.

Der obere Platz mit den anschließenden Hallen ist, wie in Venedig der Markusplatz und in Rom die Piazza Colonna, als Sammelpunkt der Gesellschaft Athens und der Fremden bei Konzerten gedacht, während die Terrassen mit architektonisch strengen Gartenanlagen und Fontänen geschmückt werden und zum Promenieren dienen sollen.

Es folgen dann der Stadtteil westlich der Akropolis, der Stadtteil auf der Strecke nach Patisia, die Villenanlage am Meer bei Alt-Phaleron und der Stadtteil zwischen Philopappos und Phaleron. Aus diesem fügen wir auf Tafel 59 noch die Gräberstraße und auf Tafel 60 den Vorschlag zur Ausgestaltung eines Sportplatzes bei.

Zum Schlusse sagt der Verfasser:

„Die Städtebaukunst kennt ebensowenig Gesetze und Regeln, wie jede andere Kunst. Sie beruht auf Erfahrung, Empfindung, Überlegung und Takt.

Wird in Athen die Befestigung der Straßenflächen durchgeführt, ist dann genügend Wasser vorhanden, um auch den Pflanzen reichlichere Nahrung zuzuführen, sind erst die die Stadt umgebenden und die aus ihr emporwachsenden Höhen mit Bäumen schon bepflanzt, so dürfte es schon bei seinem jetzigen baulichen Zustand zu den schönsten Städten der Welt gehören. Athen wird dafür sorgen müssen, daß es auch bei seiner weiteren Entwicklung seinen ruhigen und vornehmen Charakter sich bewahrt."

Endlich gibt er noch Ratschläge inbezug auf die Überwachung der Bauausführung in ästhetischer Hinsicht durch eine Kommission, die nicht nur aus Künstlern, sondern auch aus Laien mit feinem Taktgefühl bestehen sollte, auf die Notwendigkeit, nicht nur die Gebäude, sondern auch alles das, was auf den Straßen sich befindet, in ästhetischer Hinsicht zu überwachen, inbezug auf die Art der Bebauung an Plätzen und Straßen, auf die Hervorhebung der öffentlichen Gebäude, die Unterordnung der Privathäuser, insbesondere auf Stockwerkshöhen (nicht über drei, an den Hügeln nur zwei), auf die freie Behandlung der Einzelhäuser in Gartenstraßen usw.

NEUZEITLICHE ANSCHAUUNGEN IM BAUORDNUNGSWESEN.

VORTRAG, GEHALTEN AUF DER ALLGEMEINEN STÄDTEBAUAUSSTELLUNG BERLIN 1910.

Von Professor KURT DIESTEL, Dresden. — (Schluß.)

Nun kann und soll allerdings eine solche, sich in gemessenen Grenzen bewegende Grundstücks-Spekulation vom Bauwirtschaftsleben nicht gänzlich ferngehalten werden. Sie soll sich nur nicht aus Gemeindemitteln beschaffter Grundlagen bedienen, sondern mit eigenen Straßen-Planungen an die Baupolizeibehörden herantreten. Es ist gar nicht Sache der Gemeinde, auf ihre Kosten für die Werterhöhung privater Grundbesitze zu sorgen. Überdies bieten die von den Grundstückseigentümern ausgehenden Planungen eher die Gewähr dafür, daß mit ihnen nur einem „den örtlichen Verhältnissen entsprechenden Wohnungsbedürfnis" Rechnung getragen wird, denn sie können über dieses Bedürfnis hinaus von den Baupolizeibehörden abgelehnt oder abgeändert werden. Sie lassen aber vor allem die sehr wünschenswerte Möglichkeit zur Anwendung der verschiedensten Straßenformen offen, wie sie sich mit dem Wechsel der Anschauungen im Laufe der Zeit von selbst finden lassen werden, und lockern damit, den Zwang, den ein allgemeiner Ortsbebauungsplan häufig auf ungebührlich lange Zeit einem Gemeindebezirke auferlegt.

Im Anschluß an das Gesagte muß, um naheliegenden Widersprüchen zu begegnen, hier ein anderes, wenn auch nicht unmittelbar zur Bauordnungsfrage gehöriges Kapitel gestreift werden, nämlich die Beschaffung der Anliegerleistungen zur Deckung künftiger Straßenausbauten und Entwässerungsanlagen. Alle jetzt bestehenden Formen haben nur den einen Vorzug, daß sie bequem zu handhaben sind, daß sie eine leichte Vorausberechnung und Einziehung der Straßenkosten ermöglichen. Gerecht sind sie so wenig wie zweckmäßig. Namentlich die Berechnung der Anliegerleistungen nach der Grundstückslänge wirkt unmittelbar nachteilig auf die Bebauung der Grundstücke ein. Das kommt hauptsächlich an Eckgrundstücken zutage, die durch doppelte Anliegerleistungen über Gebühr belastet werden, ohne daß den Bauenden ein anderer Ausgleich geboten werden kann, als das Zugeständnis der stärkeren Grundstücksausnutzung nach der Höhe sowohl, wie nach der grundräumlichen Ausdehnung und damit auch nach der Wohnungszahl. Dieselbe Berechnungsform zwingt aber auch den Bebauungsplänen die parallelen Fluchtlinien auf. Ähnliche Mängel zeigen die Berechnungen nach Steuereinheiten, nach zulässiger Grundstücksausnutzung. Die der kubischen Bauordnung zu entnehmende Berechnungsart besitzt vielleicht die geringsten Mängel.

Ähnliche fragwürdige Seiten wie der Zwang zu solchen Anliegerleistungen zeigt die heutige Form der Enteignung von Grundbesitz zu Straßenzwecken. Von ihr wird, wo die Gemeinden die Enteignungsbefugnis besitzen, im allgemeinen zu weitgehender Gebrauch gemacht. Auch hier trägt lediglich das bequeme Verfahren die Schuld an vielen Unzuträglichkeiten. Es ist, von jedem Gesichtspunkte aus betrachtet, unzweckmäßig, die vorzeitige Verbreiterung einer Straße bald hier, bald dort an einem Grundstück vorzunehmen, während die Einrichtung von Oblastenbüchern eine Eintragung von Abtretungsverpflichtungen ohne Benachteiligung der Grundbesitzer und ohne Erhöhung der Straßenbaukosten

zuläßt. Ihren Zweck erfüllt die Verbreiterung einer Straße ohnehin erst bei einheitlicher Durchführung.

Vorstehende Ausführungen haben sich mit Angelpunkten des Bauordnungswesens beschäftigt, also mit Fragen der Entstehung und äußeren Umgrenzung der Bauordnungen. Die inneren Einrichtungen und ihre Beziehungen zu neuzeitlichen Anschauungen sind nicht minder wichtig, würden aber eine so große Zahl von Einzelausführungen verlangen, daß auf sie an dieser Stelle nur mit kurzer Hervorhebung weniger Punkte bezuggenommen werden kann. Auch diese mögen nur als Hinweise aufgefaßt werden.

Da ist zunächst einer Gepflogenheit zu gedenken, die wohl in den meisten Ortschaften, die erstmalig mit einem Bebauungsplan und einer Ortsbauordnung in Berührung kommen, zu finden ist, nämlich der Planung eines Villenviertels und einer Zone für geschlossene Bauweise. Äußert sich in der Planung eines Villenviertels der unaufhaltbare Zug dörflicher Ansiedelungen in die übergeordnete Siedelungsklasse, zeigt sie in den meisten Fällen die Neigung, es der nächstgelegenen großen Stadt gleichzutun, so versucht die Zone mit geschlossener Bauweise dem örtlichen Kleinwohnungsbedürfnis entgegenzukommen, aber ebenfalls in einer Form, die zunächst nur für städtische Verhältnisse eine gewisse Berechtigung besitzt. Wie das Bauleben in den Villenvierteln verläuft, ist bekannt. Ausscheidung großer Baustellen mit erheblichem Bauwich, breite Straßen mit starker Anliegerleistung, dazu Beschleußung oder Anlage von biologischen Kläranlagen, Häuser „streng im Villenstil", wie es in den Bauordnungen heißt; also äußerlich mehr oder weniger große Einfamilienhäuser, die jedoch im Innern je eine Wohnung von sechs bis sieben Zimmern in zwei bis drei Geschossen erhalten. Dann Unmöglichkeit der Vermietung solcher Wohnungen und wirtschaftlicher Verfall des Eigentümers, dann Druck des Erstehers auf Gemeinde und Baupolizeibehörde um Zulassung geteilter Wohnungen, bewohnbarer Kellergeschosse, und, wegen unzureichender Verzinsung, Errichtung eines mit Wohnung oder Werkstätte belegten Hintergebäudes. Also unter Umständen acht Wohnungen auf einem ursprünglich für eine Familie gedachten Grundstück. Hier ist das Vorwegnehmen einer späteren Entwicklungsstufe im Ortsbauwesen entschieden von Übel. Ist die Gegend danach, so findet das Villenviertel von selbst seinen Weg. Man begünstige aber dafür die freistehenden Kleinhäuser, ja man richte die technischen Vorschriften der Ortsbauordnung so ein, daß solche Kleinhäuser in erster Linie wirtschaftlich möglich werden und stelle verschärfte Forderungen, fortschreitend mit der zunehmenden Wohnungszahl im Hause. Wir beziehen uns unnötig viel auf England und seine ganz anders gearteten Ansiedelungsverhältnisse. In diesem Punkte dürfen wir es unbedenklich.

Ähnliche Mißstände zeigen meistens auch geschlossen zu bebauende Zonen, für die in der Regel nach städtischem Muster der Ortskern ausersehen wird. Nun widerstrebt die Form des Ortskernes in ländlichem Gebiet der Bebauung mit geschlossenen Häuserreihen, äußerlich betrachtet, zwar insofern nicht, als die meisten Dorfplätze in ihren Wandungen ohnehin einen geschlossenen Eindruck machen, denn die zwischen den Giebelhäusern bestehenden Lücken sind in der Regel durch Hofmauern von erheblicher Höhe geschlossen. Die geschlossene Bauweise an sich hat aber die einheitliche und annähernd gleichzeitige Ausführung einer zusammengehörigen Reihe von Häusern zur Voraussetzung, wie sie nur von größeren Städten geboten werden kann, und auch nur, weil hier die hinter den Schauseiten gelegenen Grundstücksformen annähernd gleichmäßige zu sein pflegen. Die ländliche Ortschaft zeigt diese Formen aber nicht, und ein in die Gehöftreihe hineingepflanztes, beiderseits mit nackten Giebelmauern auf seine Anschlüsse wartendes Haus bietet auf Jahrzehnte hinaus einen trostlosen Anblick; ganz abgesehen davon, daß mit einer solchen Einschaltung eines einzigen Hauses häufig die sehr notwendigen Grenzverschiebungen für alle Zeiten unterbunden und ganz unhaltbare bauliche Zustände vorbereitet zu werden pflegen.

Werden in solchen Ortschaften abseits gelegene Sondergebiete für geschlossene Bauweise ausersehen, so ist dies weniger bedenklich, sofern die Bauordnung nicht Hausformen verlangt, die dem städtischen Miethause entsprechen und nur von waghalsigen Unternehmern geliefert werden können, d. h. also, sobald auch hier das Kleinwohnungshaus als baulicher Maßstab gewählt wird. Andernfalls ist der wirtschaftliche Verlauf genau derselbe wie er für die Häuser des Villenviertels skizziert wurde. Es wird aber dabei immer noch zu überlegen sein, ob sich nicht zunächst die Durchführung von Häusergruppen mit drei bis fünf Häusern und mit der Verpflichtung gleichzeitiger Errichtung empfiehlt. Daß für solche Häuser als die Grenze der Spekulation streifende Gegenstände die Festlegung von Mindestgeschoßhöhen und Mindestgrundmaßen für Wohnräume notwendig wird, versteht sich von selbst; man möchte aber im übrigen, namentlich für das Einzelwohnhaus, neben der herkömmlichen Form, den bewohnbaren Luftraum — denn auf ihn kommt es hauptsächlich an — durch zwei Faktoren festzulegen, noch eine andere, modernere Form führen. Diese hätte zunächst den nötigen Luftraum unmittelbar zu bestimmen, also mit mindestens 114 cbm als dem gedachten Produkt aus etwa 38 qm Grundfläche für Wohn- und Schlafraum und der lichten Mindesthöhe von 2.85 m. Denn es liegt kein Grund vor, diese Höhe von 2,85 m bei angemessen großer Grundfläche nicht auf 2,50 m bis 2,30 m zu ermäßigen. Es sind dies Maße, die z. B. in der Gartenstadt Hellerau in weitem Umfang verwendet werden. Wir müssen dabei in betracht ziehen, daß die häusliche Eintracht sehr viel stärker unterstützt wird von einer größeren Bewegungsfreiheit der einzelnen Personen, als gerade von der Raumhöhe, deren psychophysische Wirkungen auf die Bewohner sich erst bei kulturell höher stehenden Bevölkerungsschichten geltend zu machen pflegen.

Einen ganz wichtigen Faktor im Bauleben des offenen Landes, namentlich vom architektonischen Standpunkt betrachtet, stellt das Nebengebäude. Als Seitengebäude wird es, an der Grenze stehend, entweder der städtischen Form angenähert und mit Pultdach versehen, oder es wird mit Satteldach gedeckt und gerät dann mit dem Nachbarrecht in Widerspruch. Die erste Form verbietet sich zwar in offen bebautem Gelände wegen ihrer unbedingten Häßlichkeit von selbst, sie muß aber durch Bauordnung ausdrücklich ausgeschlossen werden, da sie sonst als den städtischen Gepflogenheiten entstammende Norm allgemeine Anwendung auch auf dem Lande findet. Die zweite Form ist der offenen Bauweise, die keine unfertigen Baukörper verträgt, angemessener und von Haus aus auch die ältere Form, aber sie rechnet mit einem Traufrecht an das Nachbargrundstück und widerstrebt somit den herrschenden Ansichten hin-

sichtlich möglichst geringer Beeinträchtigung des Eigentumsrechts. Das Traufrecht im alten Sinne ist, da wir heute im Gegensatz zu früheren Zeiten unsere Dächer mit Rinnen versehen, an und für sich gegenstandslos, denn der Nachbar würde im äußersten Falle nur durch den von der Saumschicht herabgehenden Tropfenfall „belästigt" werden können, eine Belästigung, die weit hinter der zurücksteht, die er sich durch Geräusche und Gerüche vom Nachbargrundstück bis zu einem „erheblichen" Grade gefallen lassen muß. Der Nachbar kann aber unter Umständen in der freien Verfügung über die entsprechende Grenzstrecke, möglicherweise auch in der Errichtung eines Seitengebäudes, behindert werden, und es empfiehlt sich dann, in der Ortsbauordnung einen Grenzabstand zwischen Nebengebäude und Nachbargrenze von mindestens 1,75 m zu verlangen. Dies ist etwa das Maß, innerhalb dessen der Grenze zugekehrte Umfassungen als Brandmauern ausgeführt werden müssen, und genügt dabei auf alle Fälle, den Zwischenraum begehbar und sauber halten zu können. Dahingehende Vorschriften haben sich bereits bewährt und dienen ganz wesentlich dazu, das Gesamtbild eines namentlich von einer Anhöhe aus zu überblickenden Ortes vor Verunstaltung durch zahllose, halb durchgeschnittene Seitengebäude zu schützen. Überdies macht diese nur folgerichtige Forderung eines Bauwiches auch für das Seitengebäude und seine Bedeckung durch ein Satteldach alle mehr oder weniger geschraubten kunstpolizeilichen Vorschriften überflüssig, wie z. B.: „Nebengebäude müssen im Stile des Hauptgebäudes ausgeführt werden" und dgl. Eine fast selbstverständliche Vorschrift, welche die Größe eines Seitengebäudes von der Größe des zugehörigen Wohngebäudes abhängig macht und sie etwa mit höchstens einem Drittel oder einem Viertel der Grundfläche desselben umgrenzt, fehlt in den meisten Bauordnungen. Die über Hauptgesims- und Firsthöhen für Nebengebäude erlassenen Vorschriften überschreiten das für solche Anlagen angemessene Maß meistens bei weitem und leisten nur ihrer späteren Ausnützung durch Wohnungen Vorschub.

Mit diesen Bemerkungen über das Nebengebäude und seine Behandlung in der Ortsbauordnung ist zugleich angedeutet worden, auf welche einfache Weise man einem allgemein verbreiteten Bauunfug mit Erfolg zu Leibe gehen kann, wie man der alten, in jahrtausendelanger Geschichte bewährten Urform des Hauses, dem mit einem Satteldache gedeckten, prismatischen Baukörper wieder zu seinem Rechte verhelfen kann. Man beschränke daher nicht, wie allgemein üblich, die Firsthöhe auf ein bestimmtes Maß und zwinge nicht zu gekünstelten Dachlösungen. Niemand legt die Firsthöhe schon der Kosten halber höher an als notwendig. Aus demselben Grunde lege man auch nicht ohne Not die Hauptsimshöhe oder Traufkante fest; die zulässige Stockwerkszahl bestimmt auch diese. Man erzwinge nicht die Parallelstellung der Häuser zur Straßenflucht durch das Verbot der Giebelstellung; denn diese ist es gerade, die dem Nachbargrundstücke den günstigsten Lichteinfall gewährt. Dann erhalten wir von selbst diejenige Hausform wieder, die sich in jeder Stellung und jeder Nachbarschaft dem Straßenbild und der Landschaft harmonisch einfügt, deren Einfachheit und Selbstverständlichkeit mit dem großen einfachen Maßstab der sie umgebenden weiten, freien Natur in Einklang stehen wird. Erstreben doch selbst in den Städten die Kunstanschauungen der Gegenwart nicht mehr die Sonderschönheit einer Fassadengestaltung, nicht belebte Umrißlinie und auffallenden Zierat, wie sie in vielen ländlichen Ortsbauordnungen durch bestimmte Wünsche in Bezug auf Erker, Türme und Giebel absichtlich hervorgerufen werden sollen. Dem modernen Baukünstler, wie dem mit der neuzeitlichen Wohnungskultur vertrauten Bauenden gelten ja auch Häuser heute nicht mehr als minderwertig, wenn sie ohne hohes Sockelgeschoß mit ihrem Erdgeschoß unmittelbar auf der Gartenfläche aufsitzen, obgleich dies in vielen Ortsbauordnungen aus „Schönheitsrücksichten" verboten wird.

Die Forderungen neuzeitlicher Baukultur sind in Hunderten von Schriften, mit und ohne Abbildungen, deutlich ausgesprochen, und sie haben nach langen Kämpfen auch in unseren Heimatschutzgesetzen ihren Ausdruck gefunden. So erfreulich dies nun auch erscheinen mag, so nahe liegt aber auch der Gedanke, ob solche Sondergesetze mit ihren vielen, ihre Anwendung erschwerenden Verklausulierungen dann überhaupt nötig sein müssen. Ihr Wert für den Augenblick soll nicht verkannt werden, aber ihr Fortbestehen würde die Anerkennung eines ungesunden Zustandes als eines normalen bedeuten, denn die Vertretung unserer gesamten Baukultur und ihrer modernen Wünsche darf nicht in einem Ausnahmegesetz gesucht werden. Solchen Wünschen zu entsprechen, ist die Ortsbauordnung berufen. In einer solchen verlange man nun aber nicht in der dem 16. Jahrhundert entnommenen Ausdrucksweise, daß Gebäude ihrer Umgebung „zur Zierde" gereichen sollen, sondern man gebe, der unverkennbar erzieherischen Seite der Bauordnung eingedenk, einfache Bestimmungen, die äußerlich rein bautechnisch zweckmäßig erscheinen und guten gesundheitlichen Grundsätzen entsprechen, und man erreicht das Gewünschte auf einem natürlichen Wege. Man spreche kein Wort von Baukunst oder Baustil, aber man verschärfe vor allem die Paragraphen, in denen die fachliche Befähigung des Bauenden bzw. des Bauausführenden gewertet wird, und man wird ohne Kampf und ohne gelegentliche Niederlage dasselbe erreichen, was mit Heimatschutzgesetzen nur unter dem beständigen Widerstande des sich in seiner vermeintlichen Baufreiheit beeinträchtigt fühlenden Baupublikums zu erreichen ist.

Dieser Widerstand ist psychologisch erklärlich, bedeutet aber keine unbedingt notwendige Begleiterscheinung baugesetzlicher Maßnahmen. Geben wir solchen Maßnahmen neue und zeitgemäße Ausdrucksformen, die an der großen Wandelung, die sich mit dem Wandel unserer gesamten Kultur auch in Bezug auf Zweck und Wesen der Bauordnung vollzogen hat, nicht vorbeisehen, so läßt sich solcher Widerstand für die Zukunft wohl beseitigen. Die Bauordnung hat heute, im Gegensatz zu vergangenen Zeiten, die überwiegend mit den Formen örtlicher Polizeiverordnungen arbeiteten, Aufgaben zu erfüllen, die sich aus dem veränderten Wirtschaftsleben und der Trennung von Kunst und Handwerk ergeben haben. Namentlich hat sie die Aufgabe — und auch die Möglichkeit —, die große Kluft zu überbrücken, die heute zwischen der alten guten Bauüberlieferung und den Folgen eines durch die Gewerbefreiheit in falsche Bahnen geleiteten Bauschulwesens klafft. Sie wird aber diese Aufgabe leichter in ländlichen Gebieten als in den Städten erfüllen können. Hier besteht noch in vollem Umfange die Möglichkeit, Entwickelungen vorzubereiten, und ihre Ergebnisse verjüngend auch auf die Städte einwirken zu lassen.

Unter diesem Gesichtswinkel betrachtet, verdient auch

der kleinste Ort eine aufmerksame Behandlung seines Baulebens und der dieses regelnden Bauordnung. Wir können nicht wissen, ob ihm nicht die Zukunft große beziehungsreiche Einflüsse auf weite Ansiedelungsgebiete vorbehalten hat. Die Geschichte des Städtebaues gibt uns Beispiele genug, die uns zur Vorsicht ermahnen.

MEHR LICHT IN DER MODERNEN GROSSSTADT.

Von Dr. HEINR. PUDOR.

Wenn man gesagt hat, daß das 20. Jahrhundert das Jahrhundert der Hygiene ist, so kann man dieses Wort weiter dahin ergänzen, daß man sagt, das 20. Jahrhundert ist das Jahrhundert der Licht-Therapie. Namentlich Niels B. Finsen ist es, dem die grundlegenden Entdeckungen auf diesem Gebiete zu danken sind. Wir wissen jetzt, daß das Licht einerseits positiv das wichtigste Lebensagens ist, und das es andererseits negativ gerade die gefährlichsten Krankheitskeime, Bazillen und Mikroben vernichtet. Deshalb lebt und strebt der Mensch dem Lichte entgegen, und wenn man analog dem Heliotropismus der Pflanzen (Richtung des Wachstums der Sonne entgegen) einen Heliotropismus der Tiere festgestellt hat (Löb, Wwedenkij, Eduard Lubbock, Finsen, Moleschott), so kann man in ähnlichem Sinne von einem Heliotropismus des Menschen sprechen. Ein solcher kommt in dem heute erkennbaren Streben, mehr Licht in die Wohnungen, in die Straßen, in die Städte zu bringen, gleichsam mehr in der Richtung der Sonne Wohnung zu nehmen, unverkennbar zum Ausdruck.

Bevor wir hierauf eingehen, wollen wir erst einen Blick auf diejenigen Faktoren werfen, von welchen die Lichtmenge innerhalb einer Stadt in erster Linie abhängig ist. Wenn z. B. Wien im November nur 65, Davos aber 101 Sonnenscheinstunden hat, wenn London jährlich nur 1030 Stunden Sonnenschein, Madrid dagegen 2930 Stunden Sonnenschein jährlich hat, so spielt hierbei natürlich in erster Linie die Breitenlage die entscheidende Rolle. Madrid hat nicht nur mehr Sonnentage als Berlin, sondern auch längere Tage und intensiveren Sonnenschein. Aber außer der Breitenlage kommen noch eine ganze Reihe anderer Faktoren in Betracht. Eine Stadt, die von Bergen umschlossen tief liegt, wie z. B. Ferrara, ist dunkler als eine Stadt, die wie z. B. Orvieto auf der Höhe eines Berges liegt. Je höher eine Stadt relativ liegt, desto früher geht die Sonne auf und desto später geht sie unter. Und zwar kommt es darauf an, in welcher Himmelsrichtung die Berge liegen. Bei Florenz liegen sie im Norden, wirken also nicht hemmend der Sonne gegenüber, wohl aber schützend dem Nordwind gegenüber. Hochgelegene Städte sind nicht nur deshalb heller, als tiefgelegene, weil die Sonne länger scheint, sondern auch, weil sie einen größeren Horizont haben. Bei Städten, die unterhalb der Berge liegen, wie Innsbruck, Stuttgart, wirken die Berge geradezu verfinsternd, indem sie den Horizont verkleinern, sich selbst in die Sonne stellen und dadurch einen Schatten auf die Stadt werfen.

Inbetreff der Stadt selbst kommt es darauf an, ob dieselbe weitmaschig gebaut ist, oder engräumig, ob die Straßenzüge von Ost nach West oder von Süd nach Nord gehen, ob die Häuser sehr niedrig oder sehr hoch sind, ob hohe Bäume verdunkelnd wirken usf. Ein breiter Strom wie die Newa in Petersburg, der Rhein in Düsseldorf, die Elbe in Dresden, das Alsterbecken in Hamburg wirkt erhellend auf die ganze Stadt, weil das Wasser den Himmel spiegelt und infolgedessen als Lichtquelle hervorragender Art wirkt, und deshalb sollten Städte wie Berlin, Leipzig, Bremen, welche nur über kleinere Flüsse verfügen, danach trachten, mit Hilfe größerer künstlicher Wasserbecken einen Ausgleich für die Licht gebenden Ströme zu schaffen. Riesenstädte wie Paris an der Seine, London an der Themse sollten dasselbe Mittel unterstützend anwenden. Nach dieser Richtung sind Seestädte, wie Le Havre, Edinburgh, Marseille, Neapel, Genua in Vorteil, denn das Merr ist naturgemäß ein Lichtfaktor ersten Ranges und deshalb wirken Seestädte besonders hell. Im Gegensatz zu tiefliegenden Binnenstädten und Waldstädten.

Weiter kommt es darauf an, ob das Steinmaterial der Häuser, beziehungsweise deren Anstrich lichtgebend oder nach der entgegengesetzen Richtung wirkt. Marmorstädte wie Genua im Süden und Aberdeen im Norden sind heller, als Städte, welche dunkleres Steinmaterial verwenden, wie Christiania, Helsingfors, Kopenhagen. Und Brüssel, Le Havre, auch Paris bevorzugen helleren Häuseranstrich als Berlin und wirken infolgedessen heller.

Auch Bäume, wie erwähnt, können verfinsternd wirken, sowohl ganze Anlagen, wie das Leipziger Rosental — der Berliner Tiergarten ist zur rechten Zeit gelichtet worden —, als auch Straßenbäume, die immer nur an der Südfront der Straßen, niemals an der Nordfront angepflanzt werden sollten. Und in ähnlicher Weise wirken Balkone verfinsternd auf die dahinter gelegenen Wohnungen, wenn nicht ihr Boden aus gläsernen Prismen besteht, wie es selbst bei Sanatorien selten vorkommt (ein Beispiel ist Krabbesholm in Jütland). Als ein Fortschritt ist es gewiß zu bezeichnen, daß man heute selbst kleine Arbeiterwohnungen mit Balkonen versieht, aber solange diese die dahinter liegenden Zimmer verdunkeln, ist ihr Wert sehr fragwürdig.

Die Hauptsache ist natürlich, daß die Häuser nicht zu hoch und die Straßen so breit als möglich sind. Die amerikanischen Städte schaffen sich mit ihren Wolkenkratzern künstliche Schatten gebende und Licht raubende, den Horizont einengende Berge. Wer oben wohnt, hat es gut, aber solange man solche Häuser nicht auf Stelzen stellt, sind sie zu verwerfen. In allen diesen Fragen kann uns Japan ein Vorbild sein. Nicht nur, daß die Häuser niedrig sind, sind die Wände zum Schieben eingerichtet, so, daß Luft und Licht ungehindert durch die Räume fluten können. Wir sollten ihrem Beispiel folgen und danach trachten, die Häuser immer niedriger zu bauen*), jedenfalls desto niedriger je enger die Straße ist.

Außerdem muß eine Reform bezüglich der Fensteranlage Platz greifen. Jedes Zimmer sollte eine vertikale Be-

*) Dies ist wohl nur „cum grano salis" zu verstehen. Allzu breite Straßen bringen wieder andere gesundheitliche Nachteile mit sich. D. S.

leuchtungsfläche von 1/3 der Bodenoberfläche haben*), dadurch, daß die Fensteröffnung bis zur Decke hinaufgeht. Zugjalousien, welche diese Höhe der Fensteröffnung unwirksam machen, sind zu vermeiden, denn alle Oberflächen des Zimmers sollen der unmittelbaren Besonnung oder Lichtbestrahlung ausgesetzt werden. Wenn man in einigen Städten 1/6 oder 1/5 zwischen der vertikalen Beleuchtungsfläche und der Bodenfläche aufgestellt hat, so ist dies keinesfalls genügend. Auf dem internationalen Tuberkulosekongreß 1905 in Paris berichtete Dr. Aug. Bey über die Tuberkulose im bewohnten Zimmer und ihre Bekämpfung und sagte dabei mit Recht, daß das Eindringen des Lichtes der Knoten des ganzen Kampfes gegen die Tuberkulose sei. Er sagte weiter: „Es gibt keine bessere Brutstätte der Tuberkulose, als die bekannten dunklen Höfe. Eine der wichtigsten Forderungen der Hygiene sei daher die Unterdrückung dieser Höfe."

Man kann geradezu sagen, daß die Tuberkulose die Krankheit des Lichtmangels ist. Lichtmangel entsteht in den Städten vor allem durch die Enge der Straßen. Die moderne Zeit und die moderne Hygiene müssen fordern, daß die Straßen mindestens so breit seien, als die Häuser hoch sind. In vereinzelten Fällen ist man schon darüber hinausgegangen, wie beim deutschen Ring in Köln und dem Hohenzollerndamm in Berlin. Solcher Prachtstraßen kann es natürlich immer nur sehr wenige geben, aber einmal darf gefordert werden, daß man, wenn man die Straßen nicht in dieser großen Breite anlegen kann, auch die Höhe der Häuser beschränkt, und andererseits können die Kosten für die größere Breite der Straßen zum Teil den Anwohnern aufgeschrieben werden.

Außerdem aber müssen wie erwähnt, reichlich große Plätze, offene Anlagen und künstliche Wasserbecken geschaffen werden. Mit Bäumen sei man dagegen, wenn anders der verfügbare Raum nicht sehr groß ist, vorsichtig, weil sie eben im Sommer leicht verfinsternd und lichthemmend wirken, wozu noch kommt, daß auch ihre Sauerstoffausstrahlung und Kohlenstoffaufnahme inmitten der Großstadt auf der Höhe des Sommers sehr gering ist. Um so nützlicher sind grüne Wiesenplätze mit Blumenanlagen, Wasserbecken und Springbrunnen. Ein saftig gehaltener Rasen von 10 qm verbessert die Luft mehr als 100 staubige Straßenbäume. Auch die Wasserzerstäubung muß reichlich besorgt werden. Jede Straße aber habe zwischen Bürgersteig und Fahrdamm eine Blumen- und Rasenrabatte, wenn auch nur 1—2 m breit, wie es z. B. die Kleiststraße in Berlin und viele Straßen in Charlottenburg und Wilmersdorf heute schon haben. Dr. J. Marcuse faßt im 3. Heft der Physikalischen Therapie die Gesamtwirkungen des Lichtes auf den Menschen dahin zusammen: das in der Entwicklung begriffene, wachsende Individuum bedarf vor allem für den Aufbau der Gewebe der reichlichen Zufuhr von Licht, insbesondere von Sonnenlicht; Lichtmangel hat auf die Entstehungen von Krankheiten des Blutes und des Stoffwechsels (Anämie, Chlorose, Skrofulose, Rachitis) einen unverkennbaren Einfluß." Solche Grundsätze muß die moderne Städtebaukunst zur Grundlage nehmen. Und wo es sich um Anlage neuer Stadtteile handelt, ist dies verhältnismäßig leicht. Aber gerade die Fehler unserer Voreltern auf diesem Gebiete gilt es wieder gutzumachen. Eine je ältere Geschichte eine Stadt hat, desto mehr dunkle Stadtteile pflegt es zu haben. Und diese gilt es aufzuhellen, nicht eben nur aus Verkehrsrücksichten, sondern ebenso aus gesundheitlichen Rücksichten. An dieser Aufgabe arbeiten jetzt Paris (Durchbruch von Palais Royal nach dem Boulevard des Capucines) und London (z. B. Strand- und Fleet Street). Aber auch die mittleren Städte haben hier viel zu tun. Wir erinnern z. B. an Köln: Obwohl in Köln der höchste Dom der Christenheit steht und obwohl Köln in seinen Außenringen die breitesten Straßen Deutschlands zählt, ist die ganze innere Stadt eng und dunkel, bis dicht an den Dom. Ganz ähnlich ist es in Wien, das jetzt mit der bevorstehenden Anlage des äußeren Waldgürtels einen so großen Schritt vorwärts tun wird. Nicht viel anders liegen auch die Verhältnisse in Berlin, Breslau, Hamburg, Frankfurt. Leipzig und Dresden sind auf Grund ihrer Promenadenringe etwas besser daran. Ganz schlimm ist es in Mainz, wo der Dom so eingekeilt liegt, daß er kaum einen Zugang hat. Mit München ist es wiederum etwas besser bestellt.

Die Statistik zeigt, daß in den inneren engen Stadtvierteln, in denen die hohen Häuser oft so dicht gegenüberliegen, daß kein Wagen durch die Straße fahren kann, der Tod sehr viel öfter Einkehr hält, als in den hellen, weit gebauten, neuen Vierteln. In unserem ohnedies lichtarmen Klima brauchen wir, zumal für die Überwindung der lichtarmen Monate des Jahres, lichtdurchstrahlte Wohnungen, breite Straßen, helle Städte. Wo die Sonne hinkommt, da kommt kein Arzt hin, sagt der Volksmund. Bauen wir helle Städte, dann treiben wir vorbeugende Sozialpolitik.

*) Der Fußbodenfläche des Raumes? Dies wäre kaum zu erreichen und auch aus anderen Gründen nicht erwünscht. D. S.

MITTEILUNG.

WETTBEWERB UM ENTWÜRFE ZU EINEM GESAMTBEBAUUNGSPLAN FÜR DÜSSELDORF.

Die im Stadtgebiet Düsseldorf bereits festgestellten Bebauungspläne sind, soweit angängig, in den Gesamtplan mit aufzunehmen. Abänderungen sind jedoch nicht ausgeschlossen, und die Bewerber werden zu prüfen haben, inwieweit die von ihnen vorzuschlagenden Lösungen Abänderungen nötig machen.

Die Entwürfe haben Vorschläge zu enthalten für die weitere Ausbildung und Ergänzung des vorhandenen Straßen- und Verkehrsnetzes (Straßenbahnen, Stadtbahnen und Eisenbahnen). Im weiteren sollen in dem Plan die für die Schaffung von Wohnstätten und Industrievierteln zu bestimmenden Flächen bezeichnet werden unter Berücksichtigung der dafür in Betracht kommenden Verhältnisse. (Bereits vorhandene Wohn- und Industrieviertel, Bahn- und Wasserverbindungen, Himmelsrichtungen, herrschende Winde, Parks und Waldgebiete.)

Die Vorschläge für die Straßen, Straßen- und Stadtbahnen sowie Eisenbahnen sollen sich auf eine Fläche erstrecken, die im Norden Kaiserswerth und Ratingen, im Osten Hilden, im Süden Benrath, im Westen Neuß in sich schließt. (Kleineres Erweiterungsgebiet.) Die vorgeschlagenen Verkehrseinrichtungen sollen ferner so entworfen werden, daß ausreichende Verbindungen durch Straßen und Bahnen mit den großen Städten der Umgebung: Duisburg, Essen, Elberfeld, M.-Gladbach, Rheydt, Krefeld sich ermöglichen lassen. (Größeres Erweiterungsgebiet.) Auch für solche Verbindungen sind Vorschläge zu machen.

Von der Bebauung frei zu haltende Flächen sind für das Stadtgebiet Düsseldorf, für das kleinere und für das größere Erweiterungsgebiet vor-

zuschlagen; für das größere jedoch nur insoweit, daß eine zweckmäßige Verbindung der in ihnen vorhandenen Wald- und Wiesenflächen mit den Freiflächen der beiden anderen Gebieten geschaffen wird.

Für die Gemarkung Düsseldorf soll der Plan 1:10000, für das kleinere Erweiterungsgebiet der Plan 1:25000 (Meßtischblätter), für das größere die Generalstabskarte 1:100000 benutzt werden. Die beiden letzteren Pläne brauchen jedoch nur das Hauptstraßennetz der Gemarkung Düsseldorf zu enthalten.

Das Programm enthält dann noch eine Zahl an Einzelbestimmungen, und zwar betreffend:

1. Die Hauptverkehrssttraßen und Brücken.
2. Die Park- und Promenadenstraßen.
3. Notwendige Durchbrüche und Straßenerweiterungen.
4. Die Scheidung der Wohnviertel von Industrievierteln.
5. Die Hemmnisse der vorhandenen Eisenbahnanlagen.
6. Die Anlage von Städtebahnen nach Köln und den westfälischen Industriegebiet.
7. Die von der Bebauung dauernd freizuhaltenden Flächen.
8. Einen neuen Rathausplatz.
9. Bauflächen für eine Kunstgewerbeschule, ein Museum und ein Konzerthaus, Volks- und Mittelschulen, Badeanstalten, Volksbüchereien usw.
10. Einen Erläuterungsbericht.

An Unterlagen für die Bearbeitung werden geliefert:

1. Stadtplan 1:10000, farbig mit Angabe der im Besitz der Stadt (gelb), des Fiskus (violett) und größerer im Besitz von Privaten (rot umrändert) befindlichen Flächen. (Weitere Pläne sind zum Preise von 10 Mk. vom Städtischen Vermessungsamte zu beziehen.)
2. Desgleichen, ohne Farbe zur Eintragung des Entwurfs. (Weitere Pläne sind zum Preise von 5 Mk. vom Städtischen Vermessungsamt zu beziehen.)
3. Desgleichen, 1:5000 schwarz wie vor zu Studienzwecken mit Angabe der vorhandenen Schulen.
4. Plan 1:1000 des Stadtviertels zwischen Stiftsplatz und Schulstraße.
5. Plan 1:25000 (Meßtischblätter) zur Eintragung des Entwurfs.
6. Plan 1:100000 (Generalstabskarte) zur Eintragung des Entwurfs.
7. Sonderplan des Aper- und Grafenberger Waldes 1:5000 mit Horizontalkurven.
8. Stadtplan 1:15000 mit Angabe der Bevölkerungsdichtigkeit in den einzelnen Teilen von Alt-Düsseldorf.
9. Stadtplan 1:15000 mit Angabe der geltenden Bauklassen.
10. Graphische Darstellung des voraussichtlichen Bedarfs an Baufläche für die Unterbringung der verschiedenen Klassen der Bevölkerung bis zum Jahre 1950. Ferner eine Anzahl von Druckschriften über den Verkehr, die Straßenbauweise, die Entwicklung der Stadt, die Wohndichtigkeit und Mietpreise usw.

Verlangt wird außer dem Gesamtbebauungsplan für die Gemarkung Düsseldorf in 1:10000, dem Grundlinienplan für das kleinere Erweiterungsgebiet in 1:25000 und einer Darstellung der vorgeschlagenen Verbindungen durch Straßen und Bahnen mit den großen Nachbarstädten in 1:100000 noch ein Einzelplan für das Stadtgebiet zwischen Stiftsplatz und Schulstraße in 1:1000.

Die Beigabe von perspektivischen Skizzen einzelner dem Bearbeiter geeignet erscheinender Teile ist zulässig. Die Größe der einzelnen Blätter darf $^1/_2$ qm nicht überschreiten. Farbige Darstellungen werden bei der Bewertung nicht mit berücksichtigt und auch nicht ausgestellt.

Preise: ein I. zu 20000 Mk., ein II. zu 15000 Mk., ein III. zu 10000 Mk., ein IV. und V. zu je 7500 Mk.

Bei Einstimmigkeit des Preisgerichts ist es diesem überlassen, den I. und II. Preis zusammenzulegen und zu zwei gleichen Preisen zu je 17500 Mk. zur Verteilung zu bringen. Die Preise gelangen zur Verteilung, soweit zur Preisverteilung geeignete Entwürfe vorhanden sind. Bei der Beurteilung wird auf die praktische Durchführbarkeit der Entwürfe im Hinblick auf die entstehenden Kosten Wert gelegt werden.

Außer den genannten fünf Preisen wird noch eine Summe von 20000 Mk. ausgesetzt, welche in Beträgen von nicht unter 1000 Mk. und nicht über 5000 Mk. nach Vorschlag des Preisgerichts zum Ankauf von Entwürfen verwendet werden kann, die sich nicht zur Preiserteilung im ganzen Umfange der Aufgabe eignen, im einzelnen aber beachtenswerte Lösungen einzelner städtebaulicher Aufgaben von besonders praktischer und künstlerischer Bedeutung enthalten. Es können auch Teilentwürfe solcher Bewerber angekauft werden, welche die verlangten Arbeiten nicht vollständig eingereicht haben.

Frist bis zum 1. Juli 1912 abends 6 Uhr. Adresse: „An den Herrn Oberbürgermeister, Düsseldorf,“ „Wettbewerb für den Bebauungsplan“.

Preisrichter: 1. Oberbürgermeister Dr. jur. Oehler, Düsseldorf; 2. Geheimer Baurat Dr.-Ing. March, Charlottenburg; 3. Landesbaurat Professor Goecke, Berlin; 4. Professor Fischer, München; 5. Professor Gurlitt, Dresden; 6. Königl. Baurat Radke, Beigeordneter für Hochbau, Düsseldorf; 7. Professor Kleesattel, Architekt, Düsseldorf; 8. Stadtverordneter Ingenieur Dücker, Düsseldorf; 9. Stadtverordneter Ingenieur Causin, Düsseldorf; 10. Königl. Baurat Geusen, Beigeordneter für Tiefbau, Düsseldorf; 11. Oberbaurat Stündeck, Düsseldorf; 12. Beigeordneter Dr. jur. Matthias, Düsseldorf; 13. Dr. phil. Hegemann, Berlin-Grunewald und als Vertreter für etwa verhinderte Preisrichter: 1. Oberbaurat Professor Hoffmann, Darmstadt; 2. Beigeordneter Rehorst, Köln; 3. Beigeordneter Schmidt, Essen.

Bei Behinderung einzelner Preisrichter und deren Stellvertreter ist das Preisgericht befugt, sich durch Zuwahl zu ergänzen.

Die preisgekrönten Entwürfe und angekauften Teilentwürfe gehen in das Eigentum der Stadt Düsseldorf über. Der Stadt Düsseldorf steht das Recht zu, sie ganz oder teilweise zu benutzen, ohne Verpflichtung irgendeiner weiteren Beteiligung oder Entschädigung der Verfasser. Es bleibt jedoch vorbehalten, durch gute Lösungen sich hervortuende Bewerber bei der etwaigen weiteren Bearbeitung ihrer Vorschläge mit heranzuziehen. Ein Recht auf Ausführung wird durch die Zuerkennung eines Preises nicht erworben. Die Zusammenfassung der Ergebnisse des Wettbewerbes in einem Sammelwerk bleibt vorbehalten. Im übrigen verbleibt das Recht der Veröffentlichung den Verfassern. Die Unterlagen können gegen eine Hinterlegung von 100 Mk. vom Städtischen Vermessungsamte bezogen werden. Der Betrag wird zurückgezahlt, wenn ein Entwurf eingereicht wird, oder die Unterlagen innerhalb vier Wochen unversehrt zurückgesandt werden.

Endlich wird noch auf die Düsseldorf betreffende Literatur hingewiesen,

CHRONIK.

BERICHTIGUNG. In dem August-Heft unserer Zeitschrift hat sich in die Besprechung der Hygiene-Ausstellung durch Walter Leweß insofern ein Irrtum eingeschlichen, als dort gesagt ist, die in den verschiedenen deutschen Städten geltenden baugesetzlichen Bestimmungen und die Untersuchungen über Grünflächen seien auf Anregung des Geheimen Baurates Prof. E. Genzmer einheitlich dargestellt worden. Dieses Verdienst gebührt jedoch Herrn Stadtbaurat von Scholz in Breslau.

Der IX. INTERNATIONALE ARCHITEKTEN-KONGRESS wird in diesem Jahre tagen vom 2. bis 10. Oktober in Rom. Die Kosten für jeden Teilnehmer betragen 25 Lire (20 Mk.) und für Angehörige des Teilnehmers 15 Lire (12 Mk.). Meldungen sind zu richten an folgende Adresse: Comitato ordinatore del IX. Congresso Internazionale degli Architetti — via del Maratte 70 Roma.

Die BERLINER BAUGENOSSENSCHAFT, die Häuser zum Erwerb für ihre Mitglieder erbaut, hat in Kaulsdorf, einem noch in der Zwanzigpfennigzone der Vorortbahnen liegenden Vororte, neben kleinen, in jedem Geschosse eine Wohnung von 2—3 Zimmern enthaltenden Mietshäusern in geschlossener Reihe eine Anzahl von Musterhäusern in offener Bauweise errichtet, als Einfamilienhäuser, Doppelhäuser und Zweiwohnungshäuser, die zum Selbstkostenpreise schon

gegen kleine Anzahlung bei allmählicher Abzahlung von einem Drittel des Kaufpreises abgegeben werden, während die übrigen zwei Drittel als feste Hypothek stehen bleiben. Nach diesen Häusern hat sich eine rege Nachfrage gezeigt und sind auch schon einige davon mit erheblichen Anzahlungen verkauft worden. Die offene Bauweise ist durch Eintragung in das Grundbuch gesichert. Der auf eine Wohnung entfallende Kaufpreis — einschl. der Grunderwerbs- und Straßenbaukosten usw. — beträgt

beim Reihenhaus für je 3 Familien mit Dreizimmerwohnungen = 7800 Mk.
mit Zweizimmerwohnungen = 5930 „
beim Doppelhaus für je 3 Familien mit Dreizimmerwohnungen = 8180 „
mit Zweizimmerwohnungen = 6080 „
beim Doppelhaus für 1 Familie mit Dreizimmerwohnungen (nebeneinander) = 9500 „
beim Zweifamilienhaus mit Dreizimmerwohnungen (übereinander) = 10000 „
beim Einfamilienhaus mit Vierzimmerwohnungen = 11500—13500 „

je nach der Ausstattung mit Nebenräumen nach dem Umfange der Unterkellerung usw. Sehr praktisch ist die der Wohnung angegliederte, zu einer Waschküche erweiterte Badestube.

In GRÜNAU bei Berlin sind zur Förderung des Kleinwohnungsbaus, wie Professor Dr. Eberstadt berichtet, von einer kleinen Anzahl sozialpolitisch tätiger Herren unter Führung des Stadtrats Professor Hugo Preuß als erster Versuch auf einem Gelände der Hochbauzone dreierlei Arten von Familienhäusern in offener Bauweise errichtet worden, und zwar ein Einfamilien-Doppelhaus, ein Vierfamilienhaus mit aneinander gebauten Wohnungen und ein Zweiwohnungshaus (übereinander). Jede Wohnung enthält eine Wohnküche, Schlafzimmer, Kammer und Bad. Die reinen Baukosten betragen rund 4200 Mk. für die Wohnung ausschließlich Straßenbau- und Grunderwerbskosten. Die Miete soll monatlich 35 Mk. betragen.

Die Stadt KÖLN beabsichtigt für den Kleinwohnungsbau einen Teil ihres 9 Millionen Quadratmeter betragenden Grundbesitzes herzugeben, nachdem sie schon eine städtische Hypothekenbank mit einem Kapital von 20 Millionen errichtet hat. Der Baugrund soll für 4—5 Mk. für 1 Quadratmeter abgegeben werden.

FÜR VORARBEITEN ZUR GROSSEN JAPANISCHEN AUSSTELLUNG IN TOKIO 1917 ist, wie uns die „Ständige Ausstellungskommission für die Deutsche Industrie“ mitteilt, nach einer Nachricht der in Tokio erscheinenden Zeitung „Jiji“ im Staatshaushalte des laufenden Rechnungsjahres der Betrag von 420000 Yen (1 Yen = 2,09 Mk.) ausgeworfen. Der Gesamtplan ist zunächst dem Finanzministerium zur Genehmigung unterbreitet worden. Als sicher gilt, trotzdem der Voranschlag noch geheim gehalten wird, daß der ursprünglich in Aussicht genommene Betrag von 10 Mill. Yen infolge der allgemeinen Preissteigerung nicht ausreichen, sondern auf 15—20 Mill. erhöht werden wird. Der Voranschlag soll dem Parlament in der nächsten Tagung vorgelegt und die Verteilung der Kosten auf fünf Jahre beantragt werden. Inzwischen ist kürzlich im Japanischen Staatsanzeiger ein Ausschreiben zur Erlangung von „Allgemeinen Plänen für die Baulichkeiten der Großen Japanischen Ausstellung“ veröffentlicht worden (Anordnung der Haupt- und Sondergebäude, Flächenverteilung, Gruppierung von Gärten, Teichen, Wasserfällen usw., sowie die wichtigsten Erdarbeiten). Für den Wettbewerb, der auch Ausländern offensteht, sind drei Preise ausgesetzt, und zwar einer von 3000, zwei von 2000 und drei von 1000 Yen. Eine Übersetzung der Ausschreibung, sowie die Pläne sind an der Geschäftsstelle der Ständigen Ausstellungskommission (Berlin NW., Roonstraße 1) einzusehen. Die Entwürfe sind bis zum 30. September 1911 dem Bureau für die Große Japanische Ausstellung, Ministerium für Ackerbau und Handel, in Tokio einzureichen.

EIN INTERNATIONALER WETTBEWERB. Wie der deutsche Generalkonsul in Sidney mitteilt, hat die australische Bundesregierung einen internationalen Wettbewerb zur Einreichung von Plänen für die neu anzulegende Bundeshauptstadt ausgeschrieben. Es ist hierbei den Architekten aller Länder Gelegenheit geboten, bei dem Plane zur Anlage einer modernen Großstadt die bisherigen Gedanken und Erfahrungen über das moderne Städtebauwesen zu verwerten. Das Generalkonsulat hält es für besonders wünschenswert, daß auch deutsche Architekten sich an dem Wettbewerb beteiligen. Es sind drei Preise ausgesetzt von 35000, 15000 und 10000 Mk. Alle Einzelheiten der Bedingungen, sowie der in Frage stehenden Örtlichkeiten können mit den zugehörigen Karten auch von der britischen Botschaft in Berlin bezogen werden.

Dieses Preisausschreiben ist volkswirtschaftlich noch insofern von Interesse, weil es im Zusammenhang steht mit den ersten praktischen Versuchen zu einer Bodenbesitzreform im großen Stil. In Australien war durch Bodenankäufe einiger großer Finanzleute eine außerordentliche Bodenspekulation entstanden. Die Folge war, daß die Bodenbesitzreform besonders unter der ausschlaggebenden Arbeiterpartei einen großen Anhang gewann. Als im Jahre 1901 die fünf Kolonien sich zu einem Staatswesen zusammenschlossen, entstanden Meinungsverschiedenheiten darüber, welche Stadt als Hauptstadt gelten solle. Man einigte sich deswegen dahin, eine neue Stadt anzulegen, deren Wahl im Jahre 1904 stattfand (siehe dieserhalb S. 163, 1909 u. S. 143, 1910 unserer Zeitschrift). Sie fiel auf einen gänzlich unbekannten Ort mit 300 Einwohnern, ohne jede Eisenbahnverbindungen. Um die hierbei unvermeidliche Bodenspekulation auszuschalten, wurde auf Antrag der Arbeiterpartei ein Gesetz angenommen und in die Verfassung eingefügt, daß alles Land zehn Meilen im Quadrat um die Hauptstadt enteignet werden soll. Der Grund und Boden, auf dem sich die künftige Hauptstadt erheben soll, wurde auf diese Weise Eigentum des Staats, der es lediglich durch Verpachtung nutzbar machen darf. Aller Gewinn aus der steigenden Bodenrente wurde für gemeinnützige Zwecke, Schulen usw. bestimmt.

DIE STADTGEMEINDE RIXDORF hat einen öffentlichen Wettbewerb um Pläne für eine städtebaulich und wirtschaftlich befriedigende Bebauung städtischen Geländes ausgeschrieben.

Als Unterlagen werden gegeben: Ein Übersichtsplan der Stadt Rixdorf im Maßstab 1 : 8000, sowie zwei Pläne der Stadtgebiete im Maßstab 1 : 1000, in denen das städtische, zur Bebauung bestimmte Gelände rot umrändert und der sonstige städtische Grundbesitz kenntlich gemacht ist, mit Höhenangaben.

Diese Unterlagen sind gegen Einzahlung eines Betrages von 5 Mk. beim Magistrat der Stadt Rixdorf zu beziehen. Der Betrag wird zurückerstattet, falls die Unterlagen in unbeschädigtem Zustande innerhalb drei Tagen nach Empfangnahme zurückgesandt, oder falls Entwürfe eingeliefert werden.

Die Entwürfe sind spätestens bis 1. November 1911 nachmittags 6 Uhr bei dem Magistrat der Stadt Rixdorf einzureichen.

Preisgericht: Oberbürgermeister Kaiser, Stadtbaurat Kiehl, Stadtrat Dr. Glücksmann, Stadtrat Kommerzienrat Fischer, Stadtverordnetenvorsteher Sander, sämtlich in Rixdorf; ferner: Professor Dr. Eberstadt, Berlin; Landesbaurat Professor Goecke, Berlin; Königlicher Baurat Körte, Berlin; Geheimer Regierungrat Dr.-Ing. Muthesius, Berlin-Nikolassee; Königlicher Baurat Redlich, Rixdorf.

Das Preisgericht ist stimmfähig, wenn mindestens fünf Mitglieder anwesend und unter den Anwesenden die Sachverständigen in der Mehrheit sind.

Etwaige Ergänzungen des Preisgerichts nimmt der Rixdorfer Magistrat vor. Es dürfen jedoch, wenn es sich um Ersetzung der Preisrichter zu 6 bis 9 handelt, hierfür nur Sachverständige bestimmt werden, die außerhalb der Rixdorfer Stadtverwaltung stehen. Abänderungen in der Zusammensetzung des Preisgerichts werden in derselben Weise veröffentlicht, wie der Wettbewerb selbst.

Preise: der I. 6000 Mk., der II. 4000 Mk., der III. 3000 Mk. Das Preisgericht kann den Gesamtbetrag der Preise auf einstimmigen Beschluß auch in anderer Weise verteilen. Der Ankauf nicht preisgekrönter Entwürfe auf Empfehlung des Preisgerichts bleibt vorbehalten. Die preisgekrönten und die angekauften Entwürfe gehen in das unbeschränkte Eigentum der Stadt über. Das Recht der Veröffentlichung verbleibt dem Verfasser.

Die Bewerber haben einzureichen: je einen Bebauungsplan im Maßstab 1 : 1000 nebst den erforderlichen Quer- und Längenprofilen, unter

Einbeziehung der angrenzenden Wohnblöcke und der Kirchhöfe; je eine Rentabilitätsberechnung für die Verwertung der städtischen Gelände mit Vorschlägen für die Verwertungsart; je eine Parzellierungsskizze für das Gelände im Maßstab von 1 : 1000; Grundrisse in einfachster Darstellung, die die Verteilung der Räume für das Erdgeschoß und ein Obergeschoß erkennen lassen, für die einzelnen Typen der entstehenden Bauparzellen (für jedes Gelände mindestens drei) im Maßstab von 1 : 200, sowie einen Erläuterungsbericht.

Die bauliche Ausnutzung der Gelände soll in erster Linie unter dem Gesichtspunkte einer städtebaulich befriedigenden Erschließung, in zweiter Linie unter dem Gesichtspunkt betrieben werden, daß der Stadtgemeinde wirtschaftliche Einbußen möglichst erspart bleiben, wenngleich eine Gewinnerzielung nicht in den Vordergrund gestellt wird.

Es sollen ruhige Wohnviertel, in Hauptsache mit dem Typ der Drei- bis Vierzimmerwohnung, geschaffen werden. Einzimmerwohnungen und solche ohne Bad und Küche sind ausgeschlossen. Die Bauparzellen müssen so geschnitten sein, daß Quergebäude nicht entstehen können. Fabrikanlagen sind ausgeschlosseu.

Für die Bebauung kommen die zurzeit geltenden Bestimmungen der Baupolizeiverordung in Betracht. Es wird jedoch eine vollständige Ausnutzung der darin zugelassenen Bauhöhe nicht verlangt; vielmehr kann eine Abstufung der Höhen vorgeschlagen werden, insbesondere auch dahin, daß kleinere Reihenhäuser an schmalen Wohnstraßen entstehen. Auch die volle Ausnutzung der nach den baupolizeilichen Vorschriften bebaubaren Flächen ist nicht erforderlich. Die zur Sicherstellung dieser geringeren Ausnutzung der Bauhöhen und Bauflächen etwa vorgeschlagenen Abänderungen der Bauordnungen werden unter Umständen durch ein Ortsstatut auf Grund des Verunstaltungsgesetzes vom 15. Juli 1907 festgelegt werden.

Um Entwürfe 1. zur Anlage neuer Straßen und Plätze und 2. zum Bau eines Nahrungspalastes in MONTEVIDEO hat die Uruguaysche Regierung einen internationalen Wettbewerb ausgeschrieben. Programme liegen in der Gesandtschaft von Uruguay, Berlin W, Bayerische Str. 36 zur Einsicht aus.

Frist entweder bis 16. Januar bei der Gesandtschaft in Berlin oder bis 29. bzw. 30. Januar beim Sekretariat des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten in Montevideo. Preise zu 1. 5000 Peso (21750 Mk.), 3000 Peso (13050 Mk.) und 2000 Peso (8700 Mk.), zu 2. 2000 Peso (8700 Mk.).

Der schöne SCHARMÜTZELSEE bei Fürstenwalde hat seinen Uferweg verloren. Der Fußgänger muß nun weiter oberhalb des Seeufers auf einer Straße spazieren, die zwar hin und wieder durch einige gut angelegte Gartenplätze Ausblicke auf die Wasserfläche bietet, im übrigen aber doch Verkehrsstraße und deshalb für den Wanderer gerade keine Annehmlichkeit ist. Vorhandene Uferwege sollten niemals unterdrückt werden, denn sie sind nur einem praktischen aber auch rein öffentlichen Bedürfnisse gebahnt worden.

Wiederholt haben wir in unserer Zeitschrift auf die Gefahr aufmerksam gemacht, die dem VORPLATZE DES FRÜHEREN HAMBURGER EMPFANGSGEBÄUDES, jetzigen Bau- und Verkehrsmuseum, durch einen Erweiterungsbau für dieses Museum drohte. Nun das Unglück da ist, kommen die Klagen der Tageszeitungen zu spät. Der Eisenbahnverwaltung scheinen überhaupt die Erlasse des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten unbekannt geblieben zu sein, die auf eine Hebung des künstlerischen Ausdruckes unserer Kultur abzielen — sonst würde sie wohl nicht die Backstein-Fassaden ihres Empfangsgebäudes, wie dies in mehreren Fällen festgestellt worden ist, mit Ölfarbe anstreichen, rot oder gelb mit weißen bzw. roten Fugen!

ZUR WAHRUNG DES LANDSCHAFTSBILDES BELGIENS ist nun auch ein Gesetz geschaffen worden, das u. a. alle Kohlengruben- und Steibruchbesitzer verpflichtet, ihre Maschinen nur so aufzustellen, daß sie den Gesamteindruck der Landschaft nicht entstellen. Ein besonders dafür eingesetzter Ausschuß hat über die Durchführung der Bestimmungen zu wachen.

Auch in Köln a. Rh. scheint sich nun der Wunsch zu regen, durch ein Preisausschreiben zu einem GESAMTBEBAUUNGSPLAN FÜR GROSS-KÖLN zu kommen. Bekanntlich wird dort der im letzten Viertel des vorigen Jahrhunderts erweiterte Festungsring wieder niedergelegt, auf dessen Grundfläche eine hoffentlich bessere Neustadt entstehen soll, als die zuletzt geschaffene, eine bessere auch dadurch, daß sie einen Ring von weiten Grünflächen miteinschließt.

Die Stadt DÜSSELDORF hatte im Jahre 1902 einen Grundstücksfonds geschaffen. Daraus hat sie im vergangenen Jahre einen Reingewinn von 562000 Mk. erzielt, der einem sich damit auf 2138000 Mk. belaufenden Zinsen- und Tilgungsfonds überwiesen werden soll. Im Grundstücksfonds befinden sich jetzt fast 700 ha Boden von 22800000 Mk. Wert.

Die Stadt OPLADEN unfern Düsseldorf hat ein 25 Morgen großes Gelände zur Errichtung von 100 Einfamilienhäusern erworben. Die Bauplätze sollen zum Selbstkostenpreise unter Wahrung des Rückkaufsrechts abgegeben werden. Zweite Hypotheken gibt es gegen $4^1/_2$ %ige Verzinsung und 5—10 %ige Tilgung aus einem besonderen Hypothekenfonds.

Die Stadt REGENSBURG errichtet eine Hypothekenanstalt nach dem Muster ähnlicher Anstalten in Dresden und Krefeld. Die Stadt gibt mindestens für 1 Million Mark Schuldverschreibungen auf den Inhaber zu 4 % aus. Diese werden als Darlehen für die zweite Hypothek bis höchstens 80 %, und zwar zu mindestens $4^1/_2$ % Verzinsung und mindestens $^1/_2$ % Tilgung gewährt; das Darlehen wird zum Nennwerte hingegeben oder falls dieser höher ist, zum Kurswert. Der Zinsgewinn von $^1/_2$ % wäre zur Bildung eines besonderen Reservefonds zu verwenden, dem außerdem vielleicht noch der Ertrag der Wertzuwachssteuer zuzuweisen wäre. Bei genügender Höhe dieses Reservefonds könnte der weitere Zinsgewinn zur Unterstützung von genossenschaftlichen Bestrebungen des Hausbesitzes (nach dem Muster von Elberfeld) sowie zur Unterstützung bei der Herstellung von Straßendurchbrüchen, Baulinienführung verwendet werden. Aus der Tilgung von $^1/_2$ % wäre ein Tilgungsfonds für das Anlehen zu bilden, mit dessen Tilgung nicht vor 16 Jahren zu beginnen ist. Die Kosten für die Aufnahme des Anlehens werden auf 7000 Mk. berechnet einschließlich der Talonsteuer und der Gebühren für die Zulassung zur Börse. Die zu beleihenden Anwesen wären abzuschätzen im Anschluß an das Schätzungsverfahren bei der Begebung von Hypotheken aus der Sparkasse. Im einzelnen wäre noch zu erwägen, ob alle Häuser ohne Rücksicht auf ihren Wert beliehen werden können oder nur solche innerhalb einer bestimmten Wertgrenze. In Neuß wurden zweite Hypotheken anfänglich nur bei Häusern im Werte bis zu 25000 Mk. gewährt, später wurde diese Summe jedoch auf 50000 Mk. erhöht. Regelmäßig, bis weitere Erfahrungen vorliegen, sollen die zweiten Hypotheken von der Stadt nur gegeben werden als Baukredit für Umbauten und andere Verbesserungen; Ausnahmen von dieser Regel müßten jedoch vorbehalten werden.

Die Arbeiten an dem neuen UNTERGRUNDBAHNSYSTEM FÜR NEW YORK haben begonnen, das als eine der großzügigsten Unternehmungen zur Schaffung schneller Verkehrsmöglichkeiten für eine Stadt gelten darf. Die Kosten des ganzen Baues werden nach den Anschlägen über 800 Millionen Mark hinausgehen. Es werden etwa 140 englische Meilen (etwa 225 km) Gleise gelegt werden, und man nimmt an, daß die ganze Anlage in fünf Jahren in Betrieb genommen werden kann. Die Stadtverwaltung hat die Legung der Tunnels übernommen, und Privatgesellschaften werden wahrscheinlich den Betrieb nach ihrer Vollendung durchführen. In den Tunnels sollen vier Gleise gelegt werden, so daß auch ein Schnellverkehr mit einer Geschwindigkeit von etwa 50 km in der Stunde stattfinden kann.

Die Unterlagen aller zur Ausschreibung gelangenden Wettbewerbe können in den Geschäftsräumen des Verlags Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35, wochentäglich in den Stunden von 10—4 Uhr unentgeltlich eingesehen werden.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

8. Jahrgang 1911 11. Heft

DER STÄDTEBAU
MONATSSCHRIFT
FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON
THEODOR GOECKE · CAMILLO SITTE
BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **

STÄDTE UND EISENBAHNEN IN IHREN GEGENSEITIGEN HINDERNDEN UND FÖRDERNDEN BEZIEHUNGEN.

NACH EINEM IN DER „STÄDTEBAU-WOCHE“ ZU DÜSSELDORF GEHALTENEN VORTRAG.

Von Professor BLUM, Hannover.

Einleitung.

Wenn man die Erörterungen über Städtebau in Lehrbüchern und Zeitschriften verfolgt, so findet man, daß ein für die Stadtentwicklung äußerst wichtiges Gebiet, nämlich das Eisenbahnwesen, entweder gar nicht oder nur sehr stiefmütterlich behandelt wird. Das ist sehr zu bedauern, denn die Eisenbahnen haben nun einmal eine sehr hohe Bedeutung für die Entwicklung und die gesunde Weitergestaltung und recht oft auch für die Verschönerung der Städte. Aus der Vernachlässigung des Eisenbahnwesens durch die Städtebaukünstler ergeben sich vielfach Reibungen zwischen den Stadt- und Eisenbahnverwaltungen, denn die Eisenbahnen müssen im allgemeinen Verkehrsinteresse dagegen Front machen, wenn Bebauungspläne aufgestellt oder Straßenänderungen usw. vorgeschlagen werden, die mit der notwendigen Weiterentwicklung der Eisenbahnen nicht im Einklang stehen; wird doch sogar die Ansicht vertreten, der Städtebau gehe den Ingenieur nichts an, er sei lediglich eine Sache des Architekten; wenn der Bebauungsplan vom Künstler aufgestellt sei, könnten die Ingenieure zusehen, wie sie ihre Eisenbahnen durchbekämen. Allerdings stehen andere Künstler, und zwar sehr namhafte, auf dem Standpunkt, daß der Verkehrstechniker für sehr vieles die Grundlage geben müsse und daher oft die Entscheidung haben müsse.

Der hier angedeutete Widerstreit ist gerade im Interesse der Städte sehr zu beklagen, denn dadurch wird die gesunde, schöne Entwicklung oft auf Jahre verzögert, oft auch ganz unmöglich gemacht. Für die Eisenbahnen ist die Frage weniger schlimm, weil ihre staatliche, finanzielle und technische Macht, wie unten noch ausgeführt wird, größer ist als die der Städte und weil sich starke Verkehrsnotwendigkeiten doch immer durchsetzen.

Aber so oft der Schlachtruf: „Hie Stadt, hie Eisenbahn“ erschallt, so muß man gerade als Verkehrsmann sagen, daß ein Gegensatz zwischen Stadt und Eisenbahn in den weitaus meisten Fällen überhaupt nicht vorhanden zu sein brauchte, daß er vielmehr oft nur dadurch entsteht, daß es am gegenseitigen Verständnis fehlt. Man darf große städtebauliche Fragen und große Umgestaltungen der Eisenbahnen in den Städten eben nicht anders auffassen, als ein durchaus

einheitliches Problem, als eine vollkommen einheitliche Aufgabe, die der Städtebauer und der Eisenbahnfachmann in gemeinsamer Arbeit zu einer einheitlichen harmonisch zusammenstimmenden Lösung führen müssen. — Die nachfolgenden Zeilen mögen dazu beitragen, die Gegensätze zwischen Verkehrsmann und Städtekünstler auszugleichen und die Eisenbahnen in ihrer Bedeutung und Eigenart für den Städtebau dem Künstler näherzubringen. Das scheint mir auch besonders deshalb nötig zu sein; weil bei den Städtebauern manchmal geradezu eine Furcht vor der Eisenbahn zu bestehen scheint; man findet nicht selten, daß die Eisenbahnanlagen als ein „Noli me tangere“ behandelt werden, an dem man nichts zu ändern wagt, an das nicht im mindesten gerührt wird, Bahnanlagen untergeordneter Bedeutung werden mit einer Scheu behandelt, die sie durchaus nicht verdienen, und die Furcht, die Eisenbahnanlagen in den Kreis der Umarbeitung und der neuen Entwürfe zu ziehen ist manchmal so groß, daß man sich mit ganz unglücklichen Bebauungsplänen abfindet, nur um die Eisenbahn unangetastet zu lassen.

I. Einige Betrachtungen allgemeiner Natur.

Zunächst muß man davon ausgehen, daß die Eisenbahnen in Verbindung mit der Dampfschiffahrt es sind, denen unsere Groß- und Mittelstädte ihre heutige Entwicklung und ihre Blüte verdanken. Wie so manches andere sind unsere Städte Kinder des modernen Verkehrs; die Eisenbahnen mit ihrem weltverknüpfenden Verkehr haben aus früheren Mittelstädten die heutigen Groß- und Weltstädte, aus früheren Kleinstädten und Dörfern die heutigen Mittelstädte geschaffen; wo keine Eisenbahn hinkommt wird heute die Kleinstadt zum Dorf. Vor allem ist es der Güterverkehr, der den Städten die zum Dasein unerläßlichen Lebensmittel, Brenn-, Bau- und Rohstoffe billig, regelmäßig und pünktlich aus aller Welt zuführt und die Erzeugnisse der städtischen Industrien in gleicher Weise über alle Welt verteilt. Je günstiger die Eisenbahnverbindungen sind, je mehr wichtige Linien sie berühren, desto bedeutender ist eine Stadt in der Volks- und Weltwirtschaft, desto schneller steigt sie auf. — Die Städte haben also selbst das größte Interesse daran, den Eisenbahnen, diesen lebenspendenden Adern, keine Schwierigkeiten zu bereiten.

Diese Bedeutung der Eisenbahnen zeigt sich nun nicht nur für die Stadt als Ganzes, sondern auch für die einzelnen Stadtteile. Wie eine Stadt Not leidet, wenn sie schlechte Bahnverbindungen hat, so leiden auch ihre Teilgebiete, wenn der den Eisenbahnen entströmende Lebensquell nicht in die einzelnen Teile der Stadt hineinfließen kann. Allerdings haben die kleineren Städte meist nur einen Personen- und Güterbahnhof; damit kommt man aus, weil bei geringer Bevölkerung und geringer Industrie, in der Nähe des einen Bahnhofs genügend Raum vorhanden ist für alle die Gewerbe, die auf die Nähe des Verkehrs angewiesen sind. Hat dagegen eine Klein- oder Mittelstadt lebhafte Industrie, so ist es schon notwendig, den Eisenbahngüterverkehr durch einen zweiten Güterbahnhof oder durch Anschlußgleise über ein größeres Stadtgebiet oder über mehrere getrennt liegende Gebiete auszubreiten.

Dieser Gedanke, daß der Eisenbahnverkehr nicht an einem Punkt in der Stadt gesammelt werden kann und darf, tritt uns noch mehr in den Großstädten entgegen und für diese läuft demgemäß das Eisenbahnproblem darauf hinaus, das ganze Stadtgebiet planmäßig mit den notwendigen Eisenbahnanlagen zu durchsetzen.

Wenn es auch für den Städtebauer (und zwar für den Architekten noch weniger als für den städtischen Tiefbauer) unmöglich ist, zu einem Eisenbahnfachmann zu werden, so wird er doch nicht umhin können, sich etwas mit dem Eisenbahnbau und -Betrieb zu beschäftigen, wenn er bei seinen Bebauungsplänen mit den Eisenbahnanlagen zu rechnen hat. Es kann nun hier nicht die Aufgabe sein, einen Abriß der Eisenbahnwissenschaften zu geben, aber es ist doch zweckmäßig, auf einige besonders wichtige Punkte aufmerksam zu machen.

Zunächst muß der Städtebauer wissen: das wichtigste im Eisenbahnverkehr ist nicht der Personen-, sondern der Güterverkehr; denn der Güterverkehr erfordert die größere Zahl von Zügen, und zwar von viel längeren und schwereren Zügen als der Personenverkehr, der Güterverkehr erfordert viel größere Bahnhöfe, nämlich Güterbahnhöfe für den Stückgut-, Freilade-, Vieh-, Hafen-, usw. -Verkehr und die noch größeren Verschiebe- oder Rangierbahnhöfe. Der Güterverkehr ist ferner die Verkehrsart, die die Eisenbahn lebensfähig macht, sie ist also finanziell die wichtigste; denn am Personenverkehr wird nichts verdient; sodann sind die Güteranlagen auch für die militärischen Transporte die maßgebenden, ihretwegen genießen also die Eisenbahnen den an anderer Stelle erörterten hohen Schutz durch die Staatsgewalt, der im militärischen Interesse unbedingt nötig ist. Wichtig ist auch für den Städtebauer, daß auf Linien, auf denen Güterzüge verkehren, niedrigere Steigungen eingehalten werden müssen als auf reinen Personenzuglinien, letztere sind also wegen ihrer Höhenverhältnisse handlicher als Bahnen mit Güterverkehr.

Neben der überragenden Bedeutung des Güterverkehrs sollte der Städtebauer sich sodann einprägen, daß im ganzen Eisenbahnwesen nicht die freien Strecken, sondern die Bahnhöfe das wichtigste sind, denn von ihnen geht aller Verkehr und Betrieb aus, sie sind die wichtigsten und teuersten Anlagen, auf sie beziehen sich auch in erster Linie die jetzt allenthalben im Gang befindlichen großen Umbauten und Erweiterungen. Unter „Bahnhof“ hat man nun allerdings nicht das vor dem Personenbahnhof stehende Empfangsgebäude zu verstehen, sondern die Gesamtheit der Gleise, Bahnsteige, Lokomotiv- und Güterschuppen, Ladestraßen, Postanlagen usw.; das Empfangsgebäude, so stattlich es oft sein mag, ist ein recht kleiner und recht unwesentlicher Teil; aber es wird von Laien in seiner Bedeutung für die Eisenbahnen nur zu oft gründlich überschätzt.

Die den Bahnhöfen der freien Strecke gegenüber innewohnende höhere Bedeutung für den inneren Dienst der Eisenbahnen deckt sich auch mit ihrer Bedeutung für den Städtebauer; denn einerseits sind nicht die Bahnlinien sondern die Bahnhöfe die Sammelpunkte für den Straßenverkehr, andererseits aber auch die Bahnhöfe wegen ihrer größeren Fläche viel mehr geeignet, die Stadtentwicklung zu hindern als die verhältnismäßig schmalen Eisenbahnlinien, und auch hier wieder sind die notwendigerweise größeren Anlagen für den Güterverkehr wichtiger als die für den Personenverkehr, die nicht dieses große Flächenbedürfnis haben.

Inbetreff der Bahnhöfe sollte der Städtebauer sodann wissen, welche Anlagen aus Gründen des Eisenbahn- und Stadtverkehrs an eine bestimmte Örtlichkeit gebunden sind

und welche unter Umständen verlegt werden können. Hierbei ist es zweckmäßig, einen Unterschied zwischen Betriebs- und Verkehrsanlagen zu machen. Als Verkehrsanlagen wären die Personenbahnhöfe, Post- und Eilgutanlagen, die Güterbahnhöfe mit den Schuppen, Rampen und Frailadestraßen, die Gleise in einem Hafen zu verstehen, als Betriebsanlagen dagegen die Verschiebe- (Rangier-) Bahnhöfe, die Abstellanlagen, die Aufstellgleise, die Werkstätten, Lokomotivschuppen, die Bedienungsstellen für bestimmte „Verkehrsanlagen", z. B. für einen Hafenbahnhof. Im allgemeinen kann man sagen, daß im beiderseitigen Interesse von Stadt und Eisenbahn die „Verkehrsanlagen" an eine bestimmte historisch gewordene Lage gebunden sind, Änderungen — Verlegen eines Bahnhofs — sind natürlich möglich, aber meist sehr schwierig, Neuanlagen — z. B. Anlage eines neuen Stückgutbahnhofs — sind natürlich möglich und sind in gemeinsamer Arbeit von Stadt und Eisenbahn zu entwerfen. Die Betriebsanlagen sind dagegen nicht so sehr an eine bestimmte Örtlichkeit gebunden; vom Standpunkt der Stadt ist eine entfernte Lage oft erwünscht, weil damit ihre Belästigungen (Rauch, Lärm) weniger fühlbar werden, aber die Stadt verliert dadurch unter Umständen zahlreiche Steuerzahler; auch vom Standpunkt der Eisenbahn ist das Hinauslegen der Betriebsanlagen oft ein geeignetes Mittel, den steigenden Anforderungen des Verkehrs gerecht zu werden, denn indem man die im Stadtinnern vorhandenen Betriebsanlagen auf billiges Land in die Außengebiete verlegt, gewinnt man im Stadtinnern Platz zu den notwendigen Vergrößerungen der Verkehrsanlagen, ohne dort teures Gelände kaufen zu müssen, und man erhält vielleicht sogar die Möglichkeit, Gelände für eine gesunde Stadtentwicklung zur Verfügung zu stellen.

In dieser für Großstädte so brennenden Frage großer Bahnhofsumgestaltungen decken sich also inbetreff des Hinauslegens der Betriebsanlagen die Anforderungen der Eisenbahnen, der Städte und vor allem der Finanzierung unter Umständen in einer so vollkommenen Weise, daß dadurch ein gemeinsames Arbeiten von Stadt und Eisenbahn geradezu herausgefordert wird.

Muß man sich bei so großen gemeinsamen Interessen eigentlich wundern, daß leider noch so oft Reibereien zwischen Städten und Eisenbahnen vorkommen, so ist es für den Städtebauer besonders wichtig, sich darüber klar zu sein, daß die Eisenbahn mehr Macht hinter sich hat als die Stadt.

Daß der Eisenbahn mehr Macht innewohnt, entspringt nicht etwa aus ihrem Charakter als Staatsunternehmen; sie hat diese Macht vielmehr auch in Ländern mit reinem Privatbahnsystem; denn die stärkere Macht entspricht der verkehrspolitischen Bedeutung und der technischen Natur der Eisenbahn gegenüber der der Straße.

Zunächst dient die Eisenbahn dem Allgemein-Interesse des Volkes oder Staates und, soweit es sich um Hauptlinien handelt, dem internationalen Verkehr. Diesem Interesse kann die Stadt nur ihr engbegrenztes Ortsinteresse gegenüberstellen. Demgemäß steht hinter der Eisenbahn — auch in Privatbahnländern — die Macht des Staates, wenn es darauf ankommt, Hindernisse für den durchgehenden Verkehr zu beseitigen oder überhaupt nicht entstehen zu lassen.

In diesem Allgemein-Interesse ist von besonderer Wichtigkeit die militärische Bedeutung der Eisenbahnen; denn nebem dem Heer sind die Eisenbahnen das wichtigste Kriegsmittel. Je mehr ein Volk bedroht ist und je stärker daher die Militärmacht eines Landes sein muß — und das gilt gerade für Deutschland —, desto rücksichtsloser muß auch die Staatsgewalt die für den Krieg notwendigen Anforderungen durchsetzen, selbst wenn dadurch Teile einzelner Städte geschädigt werden. Das gleiche ist ja der Fall bei den „Rayonbeschränkungen" der Festungen, durch die so manche Stadt in ihrer Entwicklung zurückgehalten wird.

Der Bedeutung der Eisenbahnen für den allgemeinen Verkehr und die Wahrhaftigkeit entspricht es auch, daß die Eisenbahnen gegen widerstreitende Interessen einen starken Rückhalt im Staats- und Verwaltungsrecht haben müssen und auch überall haben.

Hierzu kommt noch die große finanzielle Macht der Eisenbahnen hinzu, die durch den Verkehr gewaltige Einnahmen haben, dafür aber auch große Mittel aufwenden müssen und im Stadtgebiet fast immer als die größten Grundbesitzer und die größten Bauherren auftreten. Vor allem ist hier die Finanzierung der großen Umgestaltungen und Neuanlagen der Eisenbahnen in und bei den Städten wichtig; die Aufwendungen, die hier die Eisenbahnen zu machen haben, sind fast immer wesentlich größer als die der Städte, die Eisenbahn muß demgemäß eine ausschlaggebende Bedeutung bei der Entwurfbearbeitung für sich in Anspruch nehmen.

Das muß sie aber außerdem auch deshalb, weil die rein technischen Verhältnisse des Baus und Betriebes bei der Eisenbahn viel stärker und starrer sind als bei der Straße. Zu vergleichen ist hier gewissermaßen der schnelle, schwere Schnellzug mit dem langsameren, viel leichteren Straßenfuhrwerk. Die hohe Geschwindigkeit und das große Gewicht der Eisenbahnzüge erfordert Bauanlagen von viel größerer Stärke und vor allem von viel größerer Starrheit; dem für Schnellzüge schon kleinen Halbmesser von 500 m steht der auf Straßen zulässige Halbmesser von 15 m gegenüber, dem Steigungsverhältnis von etwa 1 : 200 das von 1 : 40, der Fläche eines kleineren Güterbahnhofs von 800 × 100 m die Fläche mittelgroßer Plätze. Ihrer viel größeren Beweglichkeit in Größe, Steigungen und Krümmungen entsprechend können sich die Straßen sehr gut den Eisenbahnen anschmiegen, nicht aber die starren, großflächigen Eisenbahnanlagen den Straßen. (Auf eine gewisse Einschränkung dieser Gedanken wird weiter unten eingegangen werden.) Ferner beruht die größere Macht der Eisenbahn in ihrem größeren Bezirk. Eine Stadt ist nur innerhalb ihrer meist recht eng gezogenen Kommunalgrenzen für die Verhandlungen mit den Eisenbahnverwaltungen zuständig; die Eisenbahn beherrscht dagegen, was ihre Umgestaltungen anbelangt, ein beliebig großes Gebiet, nämlich das Gebiet, das irgendwie von Betriebsänderungen beeinflußt wird. Die Eisenbahnen können und müssen daher aus einem viel größeren Rahmen heraus schaffen, und haben es dabei mit einem einheitlichen organischen Gebilde, nämlich dem Eisenbahnnetz, zu tun, die Städte sind dagegen an den oft viel zu engen und sehr oft unnatürlichen Rahmen ihrer zufälligen politischen Grenzen gebunden. Der Städtebauer sollte es sich daher stets angelegen sein lassen, auch für die Vorort- und Nachbargebiete mitzudenken und mitzuarbeiten.

Kurz angedeutet muß auch noch werden, daß bei etwaigen Streitigkeiten der Eisenbahntechniker vom Eisenbahnwesen eben mehr versteht als der Städtebauer und ihm in dieser Beziehung in den Verhandlungen überlegen ist.

Einige weitere wichtige Beziehungen zwischen Stadt und Eisenbahnen mögen gleich im Eingang kurz erledigt werden.

Zunächst die zentripetale und zentrifugale Wirkung der Eisenbahnen. Die Eisenbahnen wirken inbezug auf die Wohnweise der Bevölkerung ganz allgemein sammelnd, weil sie den Verkehr und das wirtschaftliche Leben auf wenige bevorzugte Punkte vereinigen. Dadurch entsteht das schnelle Anwachsen der Städte und die relative Abnahme der Bevölkerung des platten Landes. Diese starke Zusammendrängung der Menschenmassen hat die bekannten schädlichen Folgen auf körperlichem, sittlichem und innerpolitischem Gebiet. Ist der moderne Verkehr hieran schuld, so ist er andererseits auch imstande, die Massen dem Stadtinnern zu entreißen, sie nach außen zu schleudern, allerdings nicht auf das platte Land zurück, sondern in die Vorortgebiete. Da diese Ausbreitung der Bevölkerung der Großstadt über ein größeres Stadt- und Vorortsgebiet von so großer sozialer Bedeutung ist, muß es sich der Städtebauer angelegen sein, lassen die zentrifugale Macht der Eisenbahnen in diesem Sinne auszunutzen, und zwar geschieht das vor allem durch die Befruchtung der Umgebung mit Personen- und Güterbahnhöfen und Anschlußmöglichkeiten, durch die Pflege des Vorortverkehrs und durch die Verlegung der Industrie in die Außengebiete; und zwar dürfte für die sog. „arbeitenden Klassen“ die Verlegung der Industrie noch wichtiger sein als der Vorortverkehr.

Sodann sei kurz auf das Schlagwort des „Gürtels“ eingegangen. Wir leben leider noch vielfach in der Anschauung, die Stadtentwicklung gehe naturgemäß ringförmig vor sich, also wie das Wachsen der Bäume; und wir kommen dadurch dazu, uns von „Ringbahnen“, „Ringstraßen“, „Waldgürteln“ blenden zu lassen. Wir müssen uns aber darüber klar sein, daß das vielfach nur Rudimente aus jener Zeit sind, in der die Städte bei ihrer Ausdehnung durch Festungswälle künstlich im Ringe gepreßt worden sind, und wenn wir jetzt so manche schöne „Ringstraße“ haben, so wollen wir uns darüber freuen, daß aus den alten einschnürenden Trutzwehren etwas Schönes geworden ist, uns aber doch dabei darüber klar sein, daß solche Straßen für den Verkehr oft eine sehr geringe Bedeutung haben.

In unserer Zeit, in der die Festungswälle gefallen sind und in der die Eisenbahnen herrschen, muß jeder Städtebauer die natürliche Entwicklung anerkennen und sich bei seinen Arbeiten zur Richtschnur nehmen, daß der Verkehr radial gerichtet ist und daß die naturgemäße Entwicklung der Städte demgemäß ebenfalls radial vor sich geht. Die Städte wachsen nicht und sollen nicht wachsen, indem sie einen Gürtel nach dem andern um sich schlingen, sondern sie wachsen entlang an den großen Chaussen und vor allem an den Eisenbahnen und schiffbaren Wasserflächen. Das Stadtbild wird also nicht ringförmig sondern sternförmig, und diese natürliche Entwicklung ist gut, denn damit behält die Innenstadt durch radial gerichtete Freiflächen stets die Verbindung mit der freien Natur; Radialparks sind viel wichtiger als der zum Schlagwort gewordene „Wald- und Wiesengürtel“, und von „Ringbahnen“ wird nur deshalb soviel geredet, weil der Laie die Eigenarten des Verkehrs und des Betriebes nicht kennt; der Verkehrsmann ist sich dagegen schon lange über die geringe Bedeutung von „Ringlinien“ sehr klar. — Als ein hervorragendes Beispiel einer sehr glücklichen sternförmigen Entwicklung möge Hannover genannt sein; hier stoßen drei große keilförmige Freiflächen so weit in die Innenstadt vor, daß man vom Mittelpunkt der Stadt nur zehn Minuten bis zu jeder dieser drei Flächen zu gehen hat.

Ganz kurz möge vorweg noch erwähnt werden, daß die Verkehrsanstalten vielfach die gewaltigsten Bauanlagen der ganzen Stadt umfassen und daß sich daher in ihnen die größte Monumentalität entwickeln kann. Wenn hierbei in früherer Zeit manche Sünden begangen worden sind, so bieten jetzt vielfach die Umgestaltungen der Bahnhöfe die Möglichkeit gewaltige Motive der Großstadtschönheit zu entwickeln, aber auch dabei läßt sich das Große und Schöne nur erreichen in der gemeinsamen Arbeit von Ingenieur und Künstler.

II. Einfluß der Eisenbahnen in bautechnischer Hinsicht.

In den Beziehungen zwischen Stadt und Eisenbahn ist zunächst eine Beeinflußung der Straßen usw. nach der bautechnischen Seite hin zu bemerken, und zwar sowohl in hinderndem, wie auch in förderndem Sinne.

Die notwendigen starren, gerade oder schwach gekrümmten Linien der Eisenbahnstrecken und die erforderlichen großen Flächen der Bahnhöfe erweisen sich für die Bebauungspläne vielfach als störend. Vor allem leidet unter einer Eisenbahn der Querverkehr, denn er muß mittels Brücken über oder unter der Bahn durchgeführt werden. Das ist, selbst wenn es sich nur um das Kreuzen einer freien Strecke handelt, oft schwierig und jedenfalls teuer, wenn aber ein ganzer Bahnhof zu durchqueren ist, oft bautechnisch und finanziell unmöglich. Demgemäß müssen Querstraßen bei Personenbahnhöfen mindestens etwa 200 m, bei Güterbahnhöfen aber 700 bis 800 m auseinanderliegen. Es ist daher geradezu kindlich, wenn in Bebauungsplänen Eisenbahnstationen als Punkte dargestellt werden. Der erschwerte Querverkehr zeigt sich vielfach in einem plötzlichen starken Wertabfall des Geländes hinter der Bahn — lehrreiche Beispiele zeigen Köln und Hannover an ihren Hauptbahnhöfen; oft macht auch die ganze Stadtentwicklung an der Bahn wie an einer unüberwindlichen Schranke halt (so wie früher an den Festungswällen). Hier gilt es, das Hindernis zu durchbrechen, und das kann fast immer nur durch einen gleichzeitigen Umbau der Bahnanlagen geschehen. Dieser Umbau hat sich auf die Beseitigung hinderlicher Eisenbahnbetriebsgebäude und vor allem auf die Herstellung der wichtigen Höhenlage zwischen Straße und Eisenbahn zu erstrecken.

In betreff der gegenseitigen Höhenlage ist zunächst davon auszugehen, daß Übergänge in Schienenhöhe ausgeschlossen werden müssen, außer wo es sich um Wege oder Bahnen mit sehr geringem Verkehr handelt. Die Straßen müssen also über- oder unterführt werden. Hierbei wäre vom Standpunkt der Schönheit und der Stadtwirtschaft wohl im allgemeinen der Tieflage der Eisenbahnen, also der Hochlage der Wege der Vorzug zu geben, denn dann kann die Eisenbahn im Einscnitt verschwinden, sie stört das Städtebild nicht, große Straßen- und Platzanlagen sind über der Eisenbahn möglich, die beiden durch die Bahn getrennten Stadtteile können wieder zu einem einheitlichen Gebilde zusammengefügt werden. Als Beispiel möge die Umgebung des tiefliegenden Hauptbahnhofs Hamburg genannt werden und vor allem die Durchführung der Eisenbahnhauptlinie und die Lage des Hauptbahnhofs in Edinburg, wo das prächtige

Stadtbild durch die im Einschnitt versteckte Eisenbahn nicht im mindestens gestört wird. Daß andererseits Bahnen und besonders Bahnhöfe auf Dämmen die Stadtentwicklung stören und das Städtebild oft entstellen, ist zu bekannt, als daß man noch Beispiele anzuführen brauchte, denn jede Straßenunterführung unter einem breiten Bahnkörper ist, wenn sie auch technisch durchaus einwandfrei hergestellt ist, wenig schön. (Dagegen ist es weder vom Standpunkt des Straßenverkehrs noch von dem der Schönheit bedenklich, eine nur dem Personenverkehr dienende Stadtbahn durch die Stadt in Hochlage zu führen; — eine Hochbahn kann das Städtebild sogar wesentlich verschönern und beleben.)

Leider ist die Tieflage für die Eisenbahnen in den großen Städten vielfach nicht möglich, denn die großen Städte liegen naturgemäß meist in der Ebene und die Straßen liegen vielfach nur wenige Meter über dem Grundwasser und dem Wasserspiegel der Flußläufe. An der Höhenlage der Straßen kann aber in den dichter bebauten Gebieten meist nichts geändert werden, weil sonst die Häuser niedergelegt werden müßten.

(Fortsetzung folgt.)

BEBAUUNGSPLAN FÜR DIE KÖNIGL. FREISTADT BRASSÓ (KRONSTADT) IN UNGARN.

Von Privatdozent Dr.-Ing. EMERICH FORBÁTH, Budapest.

In Heft 5 des Jahrganges 1909 dieser Zeitschrift hat Verfasser die städtebauliche Entwicklung der am Anfang des 13. Jahrhunderts von deutschen Ansiedlern gegründeten Königl. Freistadt Brassó (Kronstadt) in Ungarn von ihrer Gründung bis auf den heutigen Tag geschildert. Wie am Ende des Aufsatzes bereits angedeutet wurde, hatte die Stadtbehörde, um die zweckmäßigste Art der weiteren Bebauung der Stadt sicherzustellen, schon seit längerer Zeit die Ausschreibung eines allgemeinen Bebauungsplanes für das gesamte Stadtgebiet beabsichtigt. Dieser Wettbewerb ist im Jahre 1910 unter den Architekten und Ingenieuren des Deutschen Reiches, Ungarns und Österreichs ausgeschrieben worden. Von seinem Ergebnis hat No. 8 dieser Zeitschrift Kenntnis gegeben. Im folgenden soll nunmehr der einzige preisgekrönte Entwurf, der vom Schreiber dieser Zeilen in Verbindung mit den Budapester Architekten Ladislaus Warga und Eugen Lechner verfaßt worden ist, mitgeteilt werden.

Nach dem Programm sollte der Bebauungsplan nicht nur die allgemeinen Richtlinien festlegen, nach welchen die zurzeit noch unbebauten Teile des Stadtgebietes in Zukunft aufzuteilen und zu verbauen wären, sondern sich auch auf die Feststellung von neuen Baulinien in den bereits bebauten Stadtteilen erstrecken. Gleichzeitig mit dem Straßennetz war die geplante Art der Bebauung in den einzelnen Stadtteilen anzugeben, insbesondere dabei auch auf die Ausscheidung von geeigneten Gebieten für Fabrikniederlassungen Bedacht zu nehmen. In den bereits bebauten Stadtteilen, namentlich aber in der den alten Kern der Stadt bildenden Inneren Stadt sollten neue Bebauungslinien, bzw. neue Straßen nur dort vorgesehen werden, wo dies aus Gründen des Verkehrs, der zweckmäßigeren Bebaubarkeit, der öffentlichen Gesundheit oder der schönen Ausgestaltung als besonders empfehlenswert erscheinen sollte. Die Straßenkreuzungen, die Einmündungen der Straßen in die öffentlichen Plätze, sowie die Plätze selbst waren mit besonderer Sorgfalt auszubilden, Aussichten auf die in der Umgebung der Stadt liegenden landschaftlich hervorragenden Punkte nach Möglichkeit zu erhalten und bei der Führung neuer Straßenzüge zu berücksichtigen. Für die bequeme Zugänglichkeit des im Norden des Stadtgebietes geplanten neuen Zentralfriedhofs aus allen Stadtteilen sollte gesorgt werden. Die bestehenden freien Plätze, sowie Park- und Wiesenanlagen waren zu erhalten, neue Anpflanzungen und Spielplätze vorzusehen, namentlich auch für ein neu zu erbauendes Rathaus ein geeigneter Platz anzuweisen, schließlich die noch erhaltenen Bauten der ehemaligen Befestigungswerke der Stadt nach Möglichkeit zu schonen.

Auf Doppeltafel 63/64 ist das bereits verbaute bzw. durch Straßen aufgeteilte Stadtgelände ersichtlich gemacht. Am dichtesten bebaut ist die Innere Stadt, die in der Talenge zwischen den zwei Erhebungen der Zinne und des Raupenbergs südlich vom Rudolfsring liegt. Hieran schließt sich in nördlicher Richtung und von der Inneren Stadt durch den Schloßberg getrennt die sogenannte Altstadt zwischen der Altstädter Langstraße und der Fabrikstraße und in nordwestlicher Richtung das Stadtviertel Blumenau an.

Der Bebauungsplan sollte sowohl diese bereits bebauten Stadtgebiete, als auch das Erweiterungsgelände im Norden und Westen dieses Gebietes umfassen. Das Erweiterungsgebiet besitzt in seinen neu hinzukommenden Teilen fast überall eine gleichmäßige, flache, sanft nach Norden abfallende Lage und ist demnach für städtische Bebauungszwecke vorzüglich geeignet.

Der Bebauungsplan für das bereits ausgebaute Stadtgebiet beschränkt sich auf einige wenige Vorschläge, die einerseits die zweckmäßigere Aufteilung und Ausnützung einiger ungünstig geformter Baublöcke, andererseits die bequemere Zugänglichkeit der die Innere Stadt von allen Seiten umrahmenden alten Promenaden zum Ziele haben. Die Kosten der vorgeschlagenen Straßendurchbrüche dürften in der Schaffung neuer Straßenfronten ihren Gegenwert finden. Die beqemere Zugänglichmachung der Promenaden besitzt einen hervorragenden Wert für die Gesundheit und Bequemlichkeit der eingesessenen Bevölkerung, verdient aber außerdem noch besondere Beachtung vom Standpunkte des Fremdenverkehrs. Die Stadt Brassó (Kronstadt) bildet nämlich einen stark besuchten Sommeraufenthaltsort für die Bewohner des benachbarten Rumänien, welche diese hochkultivierte Stadt mit ihren vorzüglichen Schulen und Sammlungen, mit ihren mustergültigen gesundheitlichen Einrichtungen, von denen nur auf die Wasserversorgung und Kanalabwässerung hingewiesen sein mag, mit ihrer schönen Umgebung allsommerlich zu Hunderten aufsuchen. Die vor-

geschlagenen neuen Straßenverbindungen in der Inneren Stadt sind auf dem Bebauungsplan durch dickere Linien angedeutet, worauf hier aber nicht näher eingegangen zu werden braucht.

Demgegenüber verdienen die in der im nördlichen Stadtgebiet gelegenen sogenannten Altstadt vorgeschlagenen neuen Straßenzüge eine nähere Erläuterung. Dort waren zwei Hauptgesichtspunkte zu beachten. Zunächst sollten die etwa 200 m tiefen Grundstücke zwischen der Langgasse und Mittelgasse, sowie zum Teil auch zwischen der Mittelgasse und Hintergasse durch neue Längsgassen entsprechend geteilt werden, da die jetzige Tiefe dieser Baublöcke auch bei der in diesem Stadtteile ansässigen und zum großen Teile landwirtschaftlich tätigen Bevölkerung als zu groß betrachtet werden mußte. Der zweite Gesichtspunkt ergab sich aus der Forderung des Programms, daß ein möglichst bequemer Zugang zu dem am nördlichen Ende des Erweiterungsgebietes anzulegenden neuen Zentralfriedhof zu schafffen war.

Die zu den vorhandenen Längsstraßen parallelen neuen Längsstraßen konnten fast überall längs der Grundstücksgrenzen geführt werden, so daß ihreDurchlegung mit den geringsten Schwierigkeiten in bezug auf die Grundenteignung verbunden sein wird. In welcher Weise für die bequeme Zugänglichkeit des Zentralfriedhofs gesorgt worden ist, kann aus dem Plane ohne weiteres ersehen werden.

Das zurzeit noch unbebaute Stadterweiterungsgebiet, soweit es in den Rahmen des vorliegenden Wettbewerbes fiel, wird durch das Gelände der Königl. ungarischen Staatsbahnen in zwei Teile geteilt: in das nördliche Gebiet zwischen der Altstadt und dem Bahnhof zu beiden Seiten der nach Petersberg führenden geradlinigen Chaussee und in das Gebiet südöstlich vom Bahnhof zwischen dem Galgenberg und dem Gemeindewald im Osten und der Staatsbahnlinie im Westen.

Der Grundgedanke der Aufteilung dieses Gebietes ist folgender: Zunächst sind in der Nachbarschaft der Eisenbahn geeignete Grundstücke für Fabrikunternehmungen ausgeschieden worden. Zu bemerken ist dabei, daß sich auf einem Teile dieser Grundstücke bereits jetzt größere industrielle Unternehmungen befinden, so daß das neue Fabrikgelände in der Nachbarschaft der vorhandenen Fabriken liegt und wie diese bequem an die Eisenbahn angeschlossen werden kann.

Wie aus dem Lageplan zu ersehen ist, hat die Innere Stadt eine geschlossene Bebauung, während die übrigen bereits bebauten Gebiete der Stadt teils halboffene, teils villenmäßige Bebauung aufweisen. Unter halboffener Bebauung ist nach der in Brassó (Kronstadt) üblichen Bauweise eine Anordnung zu verstehen, bei welcher zwischen den einzelnen, zumeist ebenerdigen Häusern der Vorstädte offene Hofstreifen von verschiedener Breite frei bleiben, einer Breite jedoch, die nicht unter 6 m hinunterzugehen pflegt. Nach der Straße zu ist diese Hoffläche mit einer Mauer abgeschlossen, so daß von außen gesehen auch diese Straßen geschlossene Bebauung aufzuweisen scheinen. Die offene oder Villenbebauung, die jedoch nur für einzelne vornehmere Straßen bindend ist, besteht aus nach allen Seiten freistehenden Villen.

Ausbildung des Platzes unter dem Schloßberge.

Dieser gegenwärtigen Art der Bebauung schließt sich die für das Erweiterungsgebiet geplante Aufteilung organisch an. Sowohl im nördlichen, als auch im südöstlichen Erweiterungsgebiete wurde ein städtischer Kernpunkt mit geschlossener Bebauung als geschäftlicher und behördlicher Mittelpunkt der anschließenden großen neuen Stadtteile vorgesehen. Um diese dichteren Kerne herum lagern sich ausgedehnte Wohnviertel mit der weniger dichten halboffenen Bebauung, während an landschaftlich hervorragenderen oder sonst hierzu geeignet erscheinenden Stellen des Erweiterungsgebietes Villenviertel für den wohlhabenderen Teil der Bevölkerung geplant sind. Auch die Lehnen des innerhalb des Stadtgebietes befindlichen Schloßbergs und Mühlenbergs sind als Villenviertel in Aussicht genommen worden, und dementsprechend wurde durch die Planung von mäßig steigenden Serpentinen für die Zugänglichkeit dieser Berglehnen Sorge getragen.

Zu beachten ist, daß diese verschiedenen Wohnviertel von den für Fabrikniederlassungen vorbehaltenen Blöcken überall durch Parkstreifen getrennt sind.

Bei der Aufteilung des neuen Stadtgebietes war in erster Linie durch geeignete Hauptverkehrswege dafür zu sorgen, daß sowohl der Verkehr zwischen den alten und neuen Stadtteilen, als auch der neuen Stadtteile untereinander mittels durchgehender Hauptstraßenzüge rasch und bequem abgewickelt werden könne. Einen Hauptweg des Verkehrsnetzes für das nördliche Stadterweiterungsgebiet bildet die entsprechend auszugestaltende alte Petersberger Chaussee. Im südlichen Stadterweiterungsgebiet bildet einen Hauptverkehrsweg die ebenfalls in das Straßennetz des neuen Bebauungsplanes aufgenommene alte Kolozsvár-Predeáler Reichsstraße, die gleichzeitig eine geradlinige Verlängerung

über den Bahnkörper hinweg in das Stadterweiterungsgebiet nördlich der Bahn erhalten soll.

Während diese zwei Hauptverkehrsadern sich den gewohnten Hauptverkehrsrichtungen anpassen, ist als ein das ganze neue Erweiterungsgebiet umspannender Hauptverbindungsweg eine äußere Gürtelstraße geplant, die vom nördlichen Ende der Altstädter Langgasse bis zum neuen Zentralfriedhof mit der entsprechend zu erweiternden Fabrikstraße zusammenfällt, dann am Zentralfriedhof vorüber und über den Bahnkörper hinweg in geradliniger westöstlicher Richtung bis zur Petersberger Chaussee führt, um von hier in einem Viertelkreisbogen zum Bahnkörper abzubiegen und über diesen weg neben der Staatsbahnlinie bis zur Kreuzung mit der Straße nach Zajzon zu führen. Von hier aus findet diese Straße ihre Fortsetzung einerseits längs der Staatsbahn nach Südosten und andererseits in schräger Richtung durch den südöstlichen Teil des Erweiterungsgebietes.

Außer den angeführten Hauptverkehrswegen sind in entsprechender Anzahl und Linienführung Nebenverkehrswege vorgesehen worden, deren Netz im Plane durch die größere Breite, mit der diese Straßen bemessen worden sind, deutlich erkennbar ist. Diese Nebenverkehrswege führen sowohl in der Längenrichtung als auch in diagonaler Richtung durch das ganze Stadterweiterungsgebiet, um eine möglichst bequeme Verbindung von und nach allen Stadtteilen zu ermöglichen.

Innerhalb der verschiedenen Stadtgebiete sind dann breitere Promenadenstraßen — meist mit Vorgärten an den Häuserfronten — eingeschaltet worden, die nicht nur für Licht und Luft, sondern auch für bequeme Spaziergänge der anwohnenden Bevölkerung Sorge tragen. An mehreren Stellen ist diesen Promenadenstraßen, sowie auch einigen anderen geradlinigen Straßenstrecken durch die Aussicht auf ein bedeutenderes öffentliches Bauwerk ein perspektivischer Abschluß gegeben.

Bei der Aufteilung der zwischen den bedeutenderen Verkehrswegen gelegenen einzelnen kleineren Teile des Stadterweiterungsgebietes durch ruhige Wohngassen wurde danach gestrebt, die schablonenhafte Aufteilung der Baublöcke zu vermeiden, ohne doch ein allzu unruhiges Gassennetz zu erhalten. Durch die Abstufung der Baublocktiefen, durch leichte ungezwungene Krümmungen der Nebengassen, durch die Einschaltung von kleineren Plätzen und Anpflanzungen wurde danach gestrebt, jedem Viertel seinen eigenen Charakter aufzuprägen und so ein den Anforderungen der verschiedenen Bevölkerungsklassen gerecht werdendes System von Wohnvierteln zu bilden.

Öffentliche Plätze und Anpflanzungen. Die vorhandenen freien Plätze und Anpflanzungen der Stadt sind fast ohne Ausnahme in ihrer ganzen seitherigen Ausdehnung erhalten geblieben. Eine besondere Erwähnung verdient der Platz unter dem Schloßberge. Dieser im Mittel 400 m lange und 240 m breite Platz bildet gegenwärtig eine ziemlich vernachlässigte Wiese; vgl. dieserhalb in Heft 5 Jahrgang 1909 der Zeitschrift, Fig. b auf Tafel 39. Der größte Teil dieser Wiese ist vollkommen eben; nur der nördliche Teil zwischen der Straße unter dem Schloßberg und der Schloßbergzeile liegt bereits auf der Lehne des Schloßberges. Im Westen schließt sich an diesen Platz ein gut gepflegter Park von dreieckigem Grundriß an. Auf der südlichen Seite des Platzes befindet sich eine vierfache Baumreihe entlang des ganzen Rudolfringes, welche die beliebteste und besuchteste Promenade der Stadt bildet. Auf die entsprechende endgültige Ausbildung dieses Platzes wird in den Kreisen der Bevölkerung von Brassó (Kronstadt) besonderes Gewicht gelegt. Die von uns geplante zukünftige Ausbildung ist auf Tafel 65 gesondert zur Darstellung gebracht. Der Platz soll parkartig ausgebildet werden mit Ausnahme des an der Straße nach der Altstadt führenden Teiles, wo der Entwurf das geplante neue Rathaus unterzubringen vorschlägt. Dieses Rathaus soll mit seinem in der Sichtlinie der Klostergasse geplanten monumentalen Turmaufbau gleichzeitig den Abschluß der Perspektive der Klostergasse bilden. Durch seine hervorragende Lage könnte das neue Rathaus zum würdigen Wahrzeichen der Kraft und Blüte der Stadt ausgestaltet werden, ohne die Benutzung des Platzes unter dem Schloßberg, sowie der anschließenden Promenaden im Interesse der Schönheit und Gesundheit der Stadt zu beeinträchtigen. An das Rathaus anschließend ist eine besondere, jedoch mit dem Rathaus in unmittelbare Verbindung gebrachte kleinere Villa als Privatwohnung des Bürgermeisters gedacht, für den an dieser Stelle auch ein kleiner Privatgarten vorgesehen worden ist.

Öffentliche Gebäude und Platzanlagen. Das Rathaus soll, wie eben erwähnt, am Rande des Platzes unter dem Schloßberg an der Straße nach der Altstadt erbaut werden. Für das in Aussicht genommene Badegebäude wurde in Anbetracht dessen, daß ein solches Gebäude von allen Stadtteilen aus bequem zugänglich sein soll, ferner mit Rücksicht auf den Umstand, daß im südlichen Teile der Inneren Stadt bereits zurzeit mehrere Badeanstalten sich befinden, die dem geplanten Rathause gegenüber liegende Seite der nach der Altstadt führenden Straße gewählt. Es soll jedoch zugegeben werden, daß die hierdurch entstandene Beeinträchtigung des dort vorhandenen schönen Parkes besser vermieden und für die geplante Badeanstalt irgendwo in der Nähe ein anderes Grundstück bestimmt werden wird.

Im neuen Stadterweiterungsgebiete sind außerdem geeignete Plätze für die Errichtung von Kirchen, Schulgebäuden, Verwaltungsbauten usw. in genügender Anzahl vorgesehen. Spielplätze befinden sich in den öffentlichen Anpflanzungen. Außerdem sind im neuen Stadterweiterungsgelände auch mehrere offene Marktplätze geplant. Einige größere freie Plätze ergaben sich ferner an den Kreuzungen der Hauptverkehrswege.

Durch die entsprechende architektonische Ausgestaltung einiger Plätze wurde danach gestrebt, die Schönheit des Städtebildes zu heben. So wurde versucht durch die Errichtung von Säulengängen den Platz an der Einmündung der Klostergasse unter dem Schloßberg vor dem geplanten neuen Rathause entsprechend auszugestalten, ohne den hier namentlich in den Sommermonaten vorhandenen sehr lebhaften Spaziergängerverkehr zu behindern. Eine perspektivische Ansichtdieses Platzes, sowie der geplanten parkartigen Ausbildung des Platzes unter dem Schloßberge findet sich im Textbild.

Die noch vorhandenen Reste der alten Befestigungswerke sind durch den vorliegenden Entwurf sorgfältig geschont worden, um auch in Zukunft als Wahrzeichen der rühmlichen Vergangenheit der Stadt zu dienen.

Möge der von der Stadt auf Grund des Ergebnisses dieses Wettbewerbes zu beschaffende endgültige Bebauungsplan die Grundlage einer dieser großen Vergangenheit würdigen, ebenso rühmlichen wie blühenden Zukunft der Stadt bilden.

DIFFERENZIERUNG IN BAU UND VERKEHR.

Von Dr. HANS SCHMIDKUNZ, Berlin-Halensee.

Die Gleichförmigkeit und Gleichmäßigkeit in Anlage und Bau der Städte war vielleicht der schlimmste Schaden, den die neue Städtebau-Bewegung zu überwinden hatte. Heute ist man sich wenigstens in weiten Kreisen darüber klar genug. Man kennt die Vorteile der Abstufungen oder wie man es sonst nennen mag: der Zonen, kurz der Differenzierung. Man betont auch, um wieviel leichter sich der Wanderer in den gleich breiten Straßen zwischen den gleich hohen Häusern verirrt, als in den verschieden breiten Straßen zwischen den verschieden hohen Häusern oder sagen wir gleich: im altertümlichen Winkelwerk. Man weiß auch, um wieviel mehr man sich dort langweilt. Man weist etwa auf den Vorteil Münchens hin, daß es sehr verschiedenartige Bauweisen sozusagen in einem lebendigen Rhythmus aneinanderschließt, aber auch darauf, wie langweilig, wie anhaltslos seine dem 19. Jahrhundert entstammenden Stadtviertel sind.

Längst wurde, wenigstens für die Straßen, die entscheidende Forderung von Theodor Goecke aufgestellt, der zuerst 1893 mit aller Deutlichkeit verlangte, daß Hauptverkehrsadern, Nebenstraßen und Wohnstraßen unterschieden werden. Verwandt damit ist das Verlangen nach „weiträumiger Bebauung", dem namentlich Adickes in seiner Schrift vom Jahre 1895 Ausdruck gab.

Nun gilt es, auf dem erreichten Weg immer wieder fortzuschreiten. Dem praktischen Eingreifen nützt hier vor allem eine Erkenntnis des Vorhandenen. Man kann schon bei einem oberflächlichen Betrachten vieler Stadtpläne sehen, wie sich in den Städten fast immer irgendeine große Durchzugslinie, von selbst erzwingt. Manchmal läuft sie ostwestlich, wie etwa in München und in Paris; manchmal läuft sie nordsüdlich, wie etwa in Dresden und Berlin; manchmal oder meistens kommt durch die Schneidung beider Linien ein Kreuz zum Vorschein. Eine nähere Erforschung all dessen, mit historischen und geographischen Belegen, würde sich jedenfalls lohnen, schon damit wir sehen, was sich bewährt und was nicht.

Sodann aber kann man unschwer von einer mehrfachen Sehnsucht sprechen: von der nach den großen Verkehrslinien einerseits, und von der nach stillen Kleinstraßen andererseits. Großes und Kleines, beides je nach Bedarf, wie schließlich auch in der Architektur selbst! Wer weitere Wege in der Stadt zu machen hat, geht bekanntlich gern auf dem großen Zuge der Hauptstraßen, auch wenn er durch viele kleine Winkelzüge vielleicht schneller vorwärts käme. Dann aber ist er wieder froh, in die Enge und Stille des Kleinen flüchten zu können.

Neben der Differenzierung der Straßen ist die Differenzierung der Plätze ebenfalls eine schon oft und lebhaft ausgesprochene Forderung. Man könnte da vieles zitieren und darf jedenfalls wieder eine Fortführung des bisher Erreichten verlangen. Man kennt wohl schon die Haupttypen der Verkehrsplätze, der Architekturplätze, der Schmuckplätze. Nun findet aber das Fortschreiten der Kultur seinen Ausdruck auch in der Baukunst und in der — kurz so zu nennenden — Anlagekunst. Die Industrie wird immer anspruchsvoller und wird vielleicht allmählich ganz eigene Industrieplätze für sich erzwingen. Es mehren sich die öffentlichen Sammlungen, zumal die Bibliotheken, oder sie sollten es wenigstens; und nicht nur ihre Gesamtzahl, sondern auch ihre Gattungen sollten sich, eben durch „Differenzierung", mehren. Sie brauchen freien Zugang und brauchen eine ihnen nicht allzu feindselige Umgebung, ja womöglich eine, die gerade ihnen eigens angepaßt ist. Vielleicht werden bald „Sammlungen-Plätze" ebenso eine Rolle spielen, wie früher „Sammlungs-Plätze" für das Militär oder für die Bürgerschaft.

Nun bestand längst eine Differenzierung insofern, als die verschiedenen Berufe großenteils eigene Teile der Stadt sich zu eigen machten. Mancherlei Straßennamen deuten jetzt noch auf diese Erscheinung aus dem Mittelalter hin. Als dann die moderne, besonders staatliche Kultur sich mannigfach ausbreitete, kam es allmählich dazu, daß auch sonstige Gruppen von Tätigkeiten sich baulich zusammenfanden. In unseren meisten Großstädten (sogar und vielleicht ganz besonders in Berlin) kann man derartig differenzierte Gegenden unterscheiden: eine Regierungsgegend, eine Finanzgegend, sogar eine Gegend der Antiquar-Geschäfte und manchmal auch eine Theatergegend, wie sich eine solche selbst in der Riesenstadt London herausgebildet hat.

In dem Maße nun, wie sich die Städte erweitern, taucht die Frage auf, ob die Aufstellung eines neuen Gebäudes zweckmäßiger in der altgewohnten Gegend oder aber in einer ganz neuen geschehe. Namentlich für den Theaterbau ist dies oft eine schlimme Frage; es galt lange Zeit nahezu als sicher, daß ein Theater überhaupt nur in der alten Theatergegend gedeihen könne, mit anderen Worten, daß die Gewöhnung des Publikums an eine solche Gegend auch für diese selbst stärker sei, als das Übel der weiten Entfernungen. Vielleicht aber leben wir gerade jetzt in einer Zeit, in welcher und durch welche dieser alte Lehrsatz fallen muß. Die entfernteren Stadtviertel gewinnen immer mehr und mehr selbständiges Leben, so daß sich auch öffentliche Gebäude und dergleichen für sie entweder nötig machen oder doch mit geringerer Gefahr, als früher, wagen lassen.

Am wenigsten wohl könnte man alle Kirchen einer Stadt in einer Kirchengegend zusammenbauen. Aber man kann und muß Kirchengegenden schaffen. Die Umgebung eines jeden Kirchengebäudes verlangt doch wohl wenigstens eine kleine Differenzierung von den übrigen Gegenden, auch wenn man keineswegs infolge einer mißverständlichen Religiosität die Kirchen aus dem sonstigen städtischen Verkehr herausheben wollte. Ohne eine wenigstens kleine Sonderumgebung, die sich wie ein mehr oder weniger sichtbares Kleid herumschmiegt, sollte doch kein Gebäude von einigermaßen geistig gewichtiger Bedeutung seine Stelle im städtischen Ganzen finden; und den Kirchengebäuden kann dies besonders durch kirchliche Nebenbauten (Gemeindehaus und dergleichen) erleichtert werden.

Erzwungen darf allerdings auch da nichts werden; aber die Gefahr einer solchen Gewaltsamkeit liegt nahe. Die Er-

lösung des Stadtinneren und selbst mancher Außenpartien, die nach Ruhe und Reinlichkeit verlangen, von den Schädigungen durch die Industriegebäude ist sicherlich ein Fortschritt. Doch er wird leicht übertrieben. Über „Die neue Wiener Bauordnung und ihre Bedeutung für die Wiener Industrie“ schrieb ein „Referat für den Zentralverband der Industriellen Österreichs“ der Architekt Franz Sobotka in der „Neuen Freien Presse“ vom 18. Dezember 1910. Der Verfasser sieht in dieser neuen Bauordnung Grund zu schwerer Enttäuschung und wendet sich namentlich gegen das Bestreben, so gut wie alle Industrieanlagen weit hinaus zu verbannen oder wenigstens ihre Zulassung der behördlichen Willkür von Fall zu Fall anheimzustellen. Wir meinen: wird es gelingen, Industriestädte in richtiger Weise, mit entsprechender „Umhüllung“ und eventuell mit „Industrieplätzen“, in den übrigen Bestand der Stadtanlage hineinzustellen, so wird man wohl auch hier weniger zu erzwingen haben.

Lärm und Ruhe müssen aber doch auseinander gehalten werden. Vor allem sind „Ruheviertel“ und „Ruhestraßen“ und „Ruheplätze“ für die mehr geistig Arbeitenden und für die durch Krankheit und Alter Empfindlicheren dringend nötig. Die neue „Antilärmbewegung“ darf auch von hier aus freudig begrüßt werden. Der Führer dieser Bewegung, Dr. Theodor Lessing (Hannover), hielt einen seiner Vorträge am 29. März 1911 zu Wien, unter dem Titel „Psychologie des Lärms“. Wir zitieren nach dem Berichte der „Neuen Freien Presse“ vom 30. Mai 1911 folgendes: „Ein römisches Gesetz verbot bereits den Kupferschmieden, in der Nähe von Gelehrtenwohnungen ihr Handwerk auszuüben; zahlreiche geistige Größen . . . haben den Lärm bekämpft . . . In New York wurden zuerst Gesetze gegen den Lärm geschaffen . . .“

Weiterhin tut Differenzierung auch in den Verkehrsmitteln not. Die Kultur hat uns allmählich bereits eine hübsche Anzahl von Gattungen derselben gebracht: neben den Privatgefährten die Trambahn mit Pferdekraft, mit Dampf, mit Elektrizität; den Omnibus mit Pferdekraft und mit Motorkraft; die gewöhnliche Stadtbahn mit der Hoffnung auf elektrischen Betrieb; die verschiedenen Formen einer elektrischen oder sonstwie betriebenen Hochbahn und Unterbahn, wobei des Systems der Schwebebahn am wenigsten vergessen werden sollte.

Nun taugen nicht für alle Stadtteile und namentlich nicht für alle Straßen die gleichen Verkehrsmittel. Den Hauptverkehrsadern mögen die schwerfälligeren oder wenigstens gewichtigeren und nötigenfalls auch lärmenderen verbleiben; je kleiner und abgelegener jedoch eine Straße ist, desto mehr kann sich in ihr der bescheidene Omnibus bewähren. Allerdings wird es dann auch nötig, daß die verschiedenen Gattungen von Verkehrsmitteln in einer möglichst einheitlichen Verkehrspolitik zusammengeschlossen werden, so daß die Bevölkerung namentlich durch Umsteigkarten ihre kombinierte Benützung ermöglicht wird, insbesondere also das Herausfahren aus den stillen Ruhegegenden in das große Getriebe der Geschäftsviertel u. dgl. Umsteigkarten sind in unseren Weltstädten noch lange nicht genügend durchgeführt und ausgebildet.

Die Stadt München erfreut sich eines elektrischen Trambahnnetzes, das verhältnismäßig sehr gut organisiert ist, obwohl es auch unter dem beträchtlichen Mangel eines weitergespannten Außenringes leidet. Bloßes Radialsystem ist eben wiederum eine Einförmigkeit, die durch Differenzierung überwunden werden soll. Mag aber ein Trambahnnetz noch so vollkommen und vollständig sein, einer Ergänzung sozusagen nach oben hin durch eine Stadtbahn und sozusagen nach unten hin durch Omnibuslinien bedarf es doch noch.

Die Stadt Wien erfreut sich einer nicht unbeträchtlichen Anzahl von Gattungen der Verkehrsmittel. Aber namentlich die Schwierigkeit der Behandlung des herrlichen alten Stadtkernes macht auch dort das jetzige Verkehrssystem sehr unvollständig und unvollkommen. Die Gefahr allerdings, den städtischen Innenkern durch Trambahnlinien zu verletzen, scheint nun doch glücklich abgewendet. Dagegen muß ein Unterbahnverkehr auf alle Fälle angestrebt werden, zumal da die Stadtbahn in ihren meisten Teilen soweit abseits liegt, daß man nach einem guten Wiener Witz nur noch einen Fiaker braucht, um sie bequem benützen zu können. Professor Karl Hochenegg hat unter dem Titel „Die Erschließung der inneren Stadt für den Massenverkehr“ in der „Neuen Freien Presse“ vom 14. März 1911 einen deutlich umschriebenen Vorschlag zur Vervollständigung und Vervollkommnung des inneren Verkehrsnetzes dargelegt.

Die von verschiedenen Seiten kommenden Bestrebungen zu einer vollkommeneren, und zwar differenzierteren Ausbildung des Verkehrsnetzes mögen manchmal in störender Weise mit dem Einwande zu tun haben, daß man es der Bevölkerung nicht g a r zu bequem machen dürfe. Aber es gilt leider auch M e n s c h e n l e b e n! Über den „elektrischen Kriegsschauplatz“ sind oft genug Klagen und Entrüstungen laut geworden. Nur müssen sie immer und immer wiederholt werden. Alt und jung wird überfahren; und das Leben der Kinder ist am allermeisten gefährdet. Schwer begreiflich wird es, daß noch immer zu wenig für die mit Recht spielbedürftigen Kinder gesorgt wird; einstweilen spielen sie nahezu unter den Rädern der Elektrischen. Die Forderung nach Spielplätzen in nicht allzuweiten Abständen voneinander, wobei die einzelnen Plätze zur Not auch nicht allzu umfangreich sein müssen, bedarf Tag für Tag der energischsten Wiederholung.

Nur werden die Gefahren auf der Oberfläche der großstädtischen Straßen und Plätze in der Hauptsache doch nur dann aufhören, wann einmal radikaler vorgegangen wird, als durch bloße „Ablenkung des Verkehrs“ oder dgl. Die „Dreischichtung des großstädtischen Verkehres“ ist etwas, wofür man vor Jahrzehnten ausgelacht werden konnte; und als der Schreiber dieser Zeilen seinen so betitelten Aufsatz schrieb, konnte er nur erst auf unscheinbare Anfänge hinweisen („Die Gegenwart“ 2. November 1901, Jahrgang 30, Band 60, No. 44). Seither ist die Sache in Wort und Tat vorwärtsgegangen. Nur das Radikalste daran: die Höherlegung des Fußgängerverkehrs, wird wohl erst sehr allmählich über das Stadium einer lächerlichen Utopie hinauskommen.

Indessen freut es uns, daß wir im „Berliner Lokal-Anzeiger“ vom 11. April 1911, No. 187, aus der Feder des anscheinend sehr vielseitig erfahrenen Constantin v. Zedlitz einen Aufsatz zu lesen bekommen: „Das Recht des Fußgängers und die Straße der Zukunft“. Hier wird verlangt, „im Interesse des Wagenverkehrs nicht minder als in dem der Fußgänger“, „daß beide Faktoren künftig verschiedene Stockwerke angewiesen erhalten. Ein für die modernen Bedürfnisse nur nicht mehr ausreichender Ansatz dazu

liegt bereits in der Erhöhung des Bürgersteiges über dem Fahrdamm. Überhaupt steht die auf den ersten Blick vielleicht schwärmerisch anmutende Forderung ganz im Einklang mit der natürlichen Entwicklung des Großstadtorganismus." Weiterhin wird ausdrücklich „das biologische Prinzip der Differenzierung" angerufen und werden bloße Kompromisse abgelehnt, wie etwa, daß die Fußgänger an einem bestimmten Platz in London ihren Weg treppauf, treppab unterirdisch nehmen müssen, damit oben der Wagentroß ungehindert passieren kann.

Sodann brauchen wir Anlagen, bei denen nicht „alles aufeinander sitzt". Es gibt kein rechtes Kunstwerk, und es gibt kein rechtes Leben ohne Pausen; und Pausen haben einen positiven Wert, dessen größeres oder geringeres Gewicht ein feines Gefühl ganz wohl merkt. Leerer Flächen zwischen gewichtigen Gliedern und reichlichen Ornamenten bedarf die Baukunst; und analoger Unterbrechungen bedarf die Stadtbaukunst. Allerdings ist dazu auch genügender Raum nötig; und dies hilft mit an dem immer berechtigter und wuchtiger werdenden Drange des Hinauskommens aus der altstädtischen Enge. Die „Eroberung des Landes" durch die Städte nimmt ihren sehr langsamen, aber doch wohl sicheren Verlauf.

Namentlich die Gewinnung schöner freier Gegenden durch Villenkolonien ist hier eine der reizvollsten Äußerungen. Von Berlin aus geschieht dafür nicht wenig; und wer in den Kieferwäldern der Mark Brandenburg wandert, muß sich jeden Augenblick darauf gefaßt machen, nicht nur auf einen versteckten Waldsee, sondern auch auf eine versteckte Villenkolonie zu stoßen. München geht hierin langsamer vorwärts, verfügt dafür aber über eine Gegend, deren Verschiedenheiten wohl auch durch eine geschickte Differenzierung seiner Villenkolonien und Gartenstädte (zunächst Harlaching) auszunützen sein werden.

In den „Münchner Neuesten Nachrichten" vom 13. April 1911, No. 174, schreibt M. C. Menghius über „Die Entwicklung Groß-Münchens". Die umfangreiche Darlegung ist namentlich statistisch höchst dankenswert und besitzt vielleicht einen Vorzug und vielleicht einen Nachteil darin, daß sie sich eines Systematisierens enthält, während man vielleicht doch näher differenzierte Vorschläge für die verschiedenen Gegenden begehren möchte. Mit besonderem Recht aber macht der Verfasser auf einen besonderen Fehler im Anlegen von Kolonien aufmerksam: es „müßte der Wald geschützt und die Siedelungen nicht in den Wald, zumal nicht in den Staatswald, wie manche in mißverstandenem Idealismus möchten — Waldvillenkolonien bedeutet, daß der Wald geht und die Villa bleibt —, sondern an diesen angelegt werden".

In dem Maß allerdings, als wir „das Land erobern" und über den politisch und sozial beklagenswerten schroffen Gegensatz zwischen Stadt und Land hinauskommen, müssen wir auch dem Lande selbst den Vorteil einer Differenzierung zugute kommen lassen, doch wiederum ohne gewaltsamen Zwang. Wenn es gelänge, dem Lande hier das Leben von Villenkolonien und dort das Leben von Bildungsstätten und dort das Leben der freiesten Natur usw. abzuringen und entgegenzubringen, so würde dies eine ganz besondere Kulturtat bedeuten.

Jedenfalls sieht man mehr und mehr den Nachteil des Zusammenhäufens von allem Erreichbaren auf einzelne Stellen ein. Der „Wasserkopf" wird zum Gegenstande des Gespöttes. Und zu den „Weltstädten" wollen die „Weltausstellungen" eine gefährliche Ähnlichkeit bilden. „Ausstellungsmüde" sind weite Kreise doch nicht so sehr, wie es vielleicht scheint; aber weltausstellungsmüde sind sie. Sogar von Paris scheint dies neuerdings zu gelten. Allenthalben wird man hoffentlich bald den Vorteil eines Differenzierens auch für die Ausstellungen einsehen. Er hat vermutlich mitgeholfen zu dem Plan einer kunstgewerblichen Pariser „Weltausstellung" — also nicht nach dem gewöhnlichen Weltausstellungsgedanken —, die dort im Jahre 1914 stattfinden soll (wie wir der „Vossischen Zeitung" vom 12. April 1911, No. 177, entnehmen). Von dorther heißt es, „daß es eine würdige Aufgabe der Demokratie sei, Kunst und Gewerbe einander anzunähern, die Kunst volkstümlich zu machen und die Schönheit auch in die minder begüterten Volksschichten eindringen zu lassen". Sogar die „Schöpfung des französischen Stiles des 20. Jahrhunderts" wird davon erwartet.

Wenn aber wirklich die Kunst durch eine solche Ausstellung volkstümlich werden soll usw., dann wird man wohl gut tun, „Kunstgewerbe" in dem weiteren Sinn einer angewandten Kunst überhaupt zu fassen und die Kunst des Städtebaues mit auf der Ausstellung zu vertreten. Vielleicht wird dann von dieser Abteilung die wirkungsvollste Unterabteilung einen Titel, wie etwa den der Differenzierung, im neuesten Städtebau tragen.

MITTEILUNGEN.

WETTBEWERB UM ENTWÜRFE ZUR NEUGESTALTUNG DES SÜDLICHEN SCHLOSSGARTENTEILES IN STUTTGART.

Zur Vervollständigung des Jahrganges unserer Zeitschrift wird noch kurz das Ergebnis zweier Wettbewerbe mitgeteilt, von denen der eine auf Stuttgarter Architekten beschränkt war, während der andere zwar ein allgemeiner gewesen ist, aber doch nur eine gelegentlich eines Straßendurchbruches in Straßburg zu lösende Teilaufgabe betraf. In der vorliegenden Nummer geben die Tafeln 66 bis 68 die drei preisgekrönten Entwürfe des ersteren wieder.

Nach dem Bauprogramm waren zu entwerfen:

1. Eine neue Verbindungsstraße — die Schillerstraße — quer durch den Schloßgarten in Stuttgart, zwischen dem neuen Bahnhofsplatze und der Neckarstraße, von 22 m Breite unter tunlichster Schonung der größeren Parkbäume.
2. Eine Bebauung des jetzt vom niederzulegenden Marstallgebäude eingenommenen, sowie des bisher noch nicht überbauten Geländes zwischen dem nördlichen Marstallflügel und der neuen Schillerstraße.
3. Die Umgestaltung der Parkanlage vom See bis zur Schillerstraße, unter Beibehaltung der Hauptallee.

Die Frage, ob das Königstor stehen zu lassen oder zu versetzen sei, war als eine offene bezeichnet, dagegen der Abbruch des Theatermagazins in Aussicht zu nehmen.

Das Preisgericht hat die mit Preisen ausgezeichneten Entwürfe wie folgt beurteilt:

Nr. 18, „Lustgarten". Die außerordentlich klare Gesamtanlage zeigt eine rationelle Ausnutzung des Terrains. Durch die Neuanlage einer im

spitzen Winkel zur Königstraße verlaufenden Straße, die immerhin einen Teil des Verkehrs der Königstraße aufnehmen kann, werden fünf einzelne leicht verkäufliche Baublocks mit sehr vielen Fronten gewonnen, so daß die Hofflächen auf ein Minimum reduziert werden. Die Verbindung von der Königstraße bzw. vom Bahnhofplatz zu den Theatern ist einwandfrei. Die Einfriedigung des nördlich von der Schillerstraße gelegenen Hofgartenteils ist offen und zerstört nicht die großen Perspektiven. Der Verfasser sucht das Königstor zu erhalten, was aber nach Projektierung der Straßenbahnlinien nicht mehr möglich sein dürfte. Der Baublock östlich von der Königstraße am Bahnhofplatz erscheint etwas zu schmal und dürfte auch hier, ähnlich wie es der Verfasser an der Marstallstraße getan hat, eine Überbrückung der neuen Straße am Platze sein. Als besonderer Vorzug bei dem Projekt erscheint es, daß die Lage der Gebäude am See ein geschlossenes Forum ergibt, das dann von Vorteil sein wird, wenn einmal später an eine Neubepflanzung der Kastanienallee gegangen werden muß. Die beigegebenen architektonischen Abbildungen zeigen gute Lösungen in einfacher bürgerlicher Architektur.

Nr. 20, „Abräumen". Der Entwurf geht von der Anregung der Wettbewerbsunterlagen aus, bei der Gesamtdisposition des Marstallareals eine gewisse symmetrale Anordnung zu den Hauptfluchtlinien der Hoftheater zu schaffen; die Anordnung ist eine glückliche, sie wird der Aufgabe gerecht, ohne ängstliche Wiederholung der Theatergruppierung. Durch die Einlegung einer parallel zur Königstraße geführten Privatstraße, die Zugleich als An- und Zufahrtsstraße zn den Geschäftshäusern, den Mietwohnungen und Restaurationsbauten dient, ist eine zweckmäßige Ausnutzung des Marstallgeländes ermöglicht, die vorgesehene Verbindung der Kronenstraße nach den beiden Theatern erwünscht. Mit der dem kleinen Theater gegenüberliegenden, in den Schloßgarten einspringenden Anordnung eines Restaurants nebst nach der Schillerstraße zu gelegenem Cafégarten würde ein an München erinnernder Erholungsgarten geschaffen, der bei der Nähe des Bahnhofs auch für die Fremden ein besonderer Anziehungspunkt wäre. Die Architektur sowohl gegen den Bahnhofplatz als gegen den Hofgarten hat eine vornehme Haltung, die vorgelegten Arkaden dürften jedoch namentlich mit Rücksicht auf einzurichtende Ladenbauten eine zu große Ausdehnung erhalten haben. Die gärtnerische Anlage ist klar und großzügig, der Abschluß der oberen Anlagen gegen die Schillerstraße durch 4 m hohe Hecken mit Nischenöffnungen zur Aufstellung von Statuen für die im Hofgarten vor dem Café Sitzenden von intimer Stimmung. Die Führung der Schillerstraße ist eine flüssige und die Verbindung derselben nach dem kleinen Theater durch Straßenbahngleise neben einem gesicherten Fußweg wohldurchdacht. Der Abschluß der Schillerstraße gegen die unteren Anlagen, der sich in einem gegen die letzteren sich öffnenden Oval vollzieht, in großen Toren nach der Platanenallee sich öffnet und an der Ecke der Ludwigsburger Straße einen entsprechenden Übergang an die bestehende Umfriedigung gewinnt, verspricht in seiner strengen Architektur eine gefällige Wirkung. Die Variante bietet die genannten Vorzüge in mehrfacher Beziehung nicht.

Nr. 25. „Zukunftsmusik". Der Entwurf zeigt eine günstige Überbauung des Marstallareals, wobei nur die Anlage des Basarhofs für Stuttgarter Verhältnisse als verfehlt zu bezeichnen ist. Das vorgesehene Café mit Terrasse liegt gut, die Anordnung der Gebäudegruppen als Gegenstück zu den Theaterbauten ist gelungen und ansprechend. Die Ausbildung der Anlagen ist würdig und einfach. Die großen freien Flächen vor den Gebäuden an der Anlagenseite werden möglichst einzuschränken sein. Die Abschlüsse der oberen Anlagen entlang der Schillerstraße und des K. Katharinenstifts sind zweckentsprechend und reizvoll, der Vorschlag für die Einfriedigung der unteren Anlagen ist in der Idee gut, dagegen verhindert der große Überbau in der Achse der Hauptallee den Durchblick. Die Architektur der geplanten Gebäude weist gute Formgebung und künstlerische Gestaltung auf, die Perspektiven zeigen, daß der Entwurf glückliche Gebäudegruppierungen in Verbindung mit Pflanzungen und kleineren ausschmückenden Nebenanlagen erwarten läßt. Im ganzen hat der Entwurf eine Reihe Vorzüge und gute Gedanken, die ihn mit in die erste Reihe stellen.

GROSS-BERLIN. Nachdem der seinerzeit aus Mitgliedern der Vereinigung Berliner Architekten und des Berliner Architektenvereins gebildete Ausschuß „Groß-Berlin" die Aufgabe gelöst hatte, den Wettbewerb um einen Grundplan für die Ausgestaltung von Groß-Berlin vorzubereiten und herbeizuführen, schieden der Geheime Baurat Dr.-Ing. Otto March und der Herausgeber unserer Zeitschrift, Professor Theodor Goecke aus, um sich für die anzustrebende Verwirklichung des im Wettbewerbe gewonnenen Ergebnisses mit einer Anzahl von Männern verschiedenen Berufes zu einem freien Ausschusse zu verbinden, der gegenwärtig aus elf Mitgliedern und neun Stellvertretern besteht. Denn nicht Architekten und Ingenieure allein fördern und leiten eine weltstädtische Entwicklung, die erst auf den rechten Weg gebracht werden soll, nachdem sie vielfach in die Irre gegangen war — dazu bedarf es einer breiteren Grundlage, die zu schaffen auch Verwaltungspraktiker (die bei der Aufstellung von Bauordnungen und bei der Genehmigung von Bebauungsplänen mitzuwirken haben), Volkswirte und Gesundheitspfleger, Verkehrsgesellschaften und besondere Ziele verfolgende Vereine, (Waldschutz- und Ansiedlungsvereine), Gartenkünstler usw. berufen sind.

Bekanntlich hat sich dieser frei gebildete Ausschuß unter Führung von O. March mit einem eingehend begründeten Antrage an die beiden Häuser des Landtags gewandt, dem Zwangszweckverbande von Groß-Berlin, dem inzwischen die gesetzliche Grundlage gegeben worden ist, einen sachverständigen Beirat anzugliedern, der etwa in ähnlicher Weise wie der Ausschuß zusammenzusetzen sein würde, und damit auch den Erfolg gehabt, daß das Haus der Abgeordneten das Gesetz um einen Zusatz bereicherte, nach dem die Verbandsversammlung befugt sein sollte, auf Vorschlag des Verbandsdirektors bzw. des Verbandsausschusses einen derartigen Beirat einzusetzen.

Es würde uns hier zu weit führen, diesen Antrag des Ausschusses im Wortlaute mitzuteilen, zumal er zunächst gegenstandslos geworden ist, indem das Herrenhaus den betreffenden Zusatz abgelehnt hat und das Gesetz ohne ihn zustande gekommen ist.

Gleichwohl darf gesagt werden, daß die Begründung des Antrages auch heute noch in allen Punkten zutrifft, und daß deshalb auf das Wörtchen „zunächst" die Betonung gelegt werden muß, in der sicheren Erwartung, auf einem anderen Wege die Berufung eines Beirates durchzusetzen, wie er ja auf verschiedenen Gebieten in Preußen, z. B. in der Landeskunstkommission, in der Sachverständigenkommission der Reichsdruckerei, im Wasserbau- und Eisenbahnrat usw. schon geschaffen worden ist. Zu diesem Zwecke hat derselbe Ausschuß unter dem 15. August d. J. folgende Eingabe an den Herrn Präsidenten des Staatsministeriums gemacht:

„In dem zum Gesetz gewordenen Zweckverband für Groß-Berlin hat die Einsetzung eines vom Abgeordnetenhause befürworteten, dem Verbandsdirektor beizugebenden unabhängigen Sachverständigen-Beirats durch Ablehnung im Herrenhause keine Aufnahme gefunden.

Eine solche Zentralstelle, die in ihren Mitgliedern das volle Wissen und Können auf dem Gebiete des Städtebaues vereinigen müßte, würde aber eine Gewähr leisten können, daß die fortschreitend sich stets weiter entwickelnden städtebaulichen Probleme ständig im Auge behalten würden und daß die Interessen der Gesamtheit gegenüber den Sonderinteressen der einzelnen Kommunen die notwendige Berücksichtigung finden könnten.

Auf die Unentbehrlichkeit eines solchen Beirates hat schon im Jahre 1875 August Orth in seiner Denkschrift „Zur baulichen Reorganisation der Stadt Berlin" nachdrücklich, aber erfolglos hingewiesen.

Die ehrerbietigst Unterzeichneten haben in ihrem Gesuch vom 1. Juli d. J. die Schaffung einer beratenden Körperschaft, die sich aus Vertretern des öffentlichen Besitzes zusammensetzt, hochgeneigter Erwägung anheimgegeben.

Wenn diese Eingabe Berücksichtigung finden könnte und Ew. Exzellenz geneigt sein sollten, der gedachten Behörde alsdann einige weitere Sachverständige von Ruf zuzuteilen, für deren Wahl möglichenfalls von der Akademie der Künste und von der Akademie des Bauwesens geeignete Vorschläge zu machen wären, so würde hierdurch nach der Ansicht der Unterzeichneten der im allgemeinen Interesse höchst wünschenswerte Ersatz für den im Gesetz fehlenden Sachverständigen-Beirat geschaffen und damit die ganze Stadtentwicklung Groß-Berlins auf das günstigste beeinflußt werden können.

In der Hoffnung, daß diese Anregung bei Ew. Exzellenz eine wohlwollende Aufnahme finden möge . . ."

In dieser Eingabe wird auf ein ebenfalls an den Herrn Präsidenten des Staatsministeriums gerichtetes Gesuch vom 1. Juli d. J. bezug genommen, dessen Wortlaut gleichfalls hierhergesetzt sein möge:

„Es ist schon mehrfach darauf hingewiesen worden, daß in Berlin bei Gestaltung des Bebauungsplanes, bei Anlagen von Straßen und

Plätzen, sowie bei der Stellung öffentlicher Gebäude und Denkmäler künstlerische Gesichtspunkte nicht immer die gebührende Berücksichtigung gefunden haben.

Bei der Feststellung eines Bebauungsplanes, bei der Bestimmung eines Grundstückes für die Errichtung eines öffentlichen Gebäudes oder bei der Wahl des Platzes für ein Denkmal sind zum Teil Verhältnisse geschaffen worden, die eine künstlerische Lösung der gestellten Aufgabe in dem Sinne erschweren oder gar unmöglich machen mußten, daß das Bauwerk oder Denkmal nicht nur für sich einen günstigen Eindruck macht, sondern im Zusammenhang mit seiner Umgebung ein Stadtbild von schöner Wirkung schafft.

Da öffentliche Gebäude von entscheidendem Einfluß auf die Gesamterscheinung eines Stadtteiles sind, muß es für die Entwicklung Berlins in künstlerischem Sinne von größter Wichtigkeit sein, daß bei der Wahl ihrer Bauplätze sorgfältig darauf geachtet wird, daß die Gebäude die für ihre Zweckbestimmung günstigste Lage erhalten, daß sie architektonisch im Straßenbilde würdig zur Geltung kommen, daß die Grundstücke genügend groß sind, um spätere Erweiterungen zuzulassen, und daß sie in Zukunft weder durch letztere noch durch nachbarliche Bebauung in ihrer Wirkung geschädigt werden können.

Es scheint daher in hohem Maße wünschenswert, daß die größten Grundbesitzer der Stadt: das Reich, der Staat, die Krone und die Stadtgemeinden bei der Verfügung über die in ihrem Besitz befindlichen Grundstücke diese wichtigen Rücksichten ständig beobachten, daß im einzelnen Falle über einen Bauplatz nicht nach der Zufälligkeit des gegenwärtigen Besitzes, nicht nach dem einseitigen Beschluß einer Verwaltungsbehörde, sondern nach einem mit weitem Blick in die Zukunft entworfenen allgemeinen Plane unter Berücksichtigung des Interesses der Allgemeinheit Bestimmung getroffen werde.

Deshalb empfiehlt es sich, Vertreter aller beteiligten Interessenten, Reich, Staat, Krone, Stadt-, Vorort- und Landgemeinden zu vorbereitenden gemeinschaftlichen Beratungen zu berufen, um sowohl eine Anschauung aller tatsächlich vorhandenen, für öffentliche Bauanlagen geeigneten Bauplätze, als auch ein Gesamtbild der voraussichtlich öffentlichen Baubedürfnisse für längere Zeit hinaus zu gewinnen, damit eine rechtzeitige Verständigung über Ankauf oder Umtausch von Grundstücken unter Ausgleichung gegensätzlicher Ansprüche ermöglicht wird.

Damit könnte eine Vorwegnahme besonders guter Bauplätze für minderwertige Zwecke oder auch eine vorzeitige Veräußerung von Grundstücken verhütet werden, deren Verwendbarkeit unter Umständen einer späteren Zeit von größtem Wert sein würde.

Eine solche Anregung ist schon 1898 von der Königlichen Akademie des Bauwesens in einem Gutachten über „Die bauliche Entwicklung der Stadt Berlin nach künstlerischen und technischen Gesichtspunkten" gegeben worden. Auf sie erneut und vielleicht mit besserer Aussicht auf einen Erfolg hinzuweisen, dürfte jetzt, wo die Begründung eines Zweckverbandes für Groß-Berlin gesichert scheint, wohl angebracht sein.

Euere Exzellenz bitten daher die ehrerbietigst Unterzeichneten in Würdigung der angeführten Gründe die erforderlich erscheinenden Anordnungen hochgeneigtest treffen zu wollen.

Uneingeschränkter, schöpferischer Wille hat in Berlin im 17. und 18. Jahrhundert den Grund zu seiner damals viel bewunderten städtebaulichen Schönheit gelegt. Die Berücksichtigung obigen Gesuches würde die verloren gegangene Einheitlichkeit der Entschließung zum Heile der Stadt in vielen wichtigen Fällen wirksam ersetzen können."

In der sogenannten Monumentalkommission des Bayerischen Staates wäre zur Bildung einer derartigen Körperschaft wohl das Vorbild gegeben.

Soll aber ein sachverständiger Beirat ersprießliche Arbeit leisten, vor allen Dingen auch vorwärtstreibend, nicht hemmend wirken, so ist eine gute Vorbereitung der Vorlagen notwendig, und wenn auch diese vorbereitende Tätigkeit nach dem Gesetze dem Verbandsdirektor und seinem Beamtenstabe zufällt, so dürfte doch die erste Vorarbeit dazu von den einzelnen Gemeinden — im Anfang wohl sicherlich, wenn nicht gar überhaupt — zu leisten sein, deren Organisation sich dementsprechend einzurichten hätte. Dies kann keinen Schwierigkeiten begegnen, weil eine Änderung in der Art, wie die Bebauungspläne meist jetzt aufgestellt werden, ohnehin notwendig ist, um zu befriedigenden Lösungen zu kommen. Insbesondere wird von den Gemeinden zu verlangen sein, daß grundsätzlich auch der Architekt bei Aufstellung der Bebauungspläne, und zwar von Anfang an, mitzuwirken hat, wie es in mehreren Großstädten, z. B. in München, in Dresden usw., aber auch schon vereinzelt in Groß-Berlin, z. B. in Rixdorf und, wenn wir recht berichtet sind, auch in Charlottenburg geschieht. Der Ausschuß hat deshalb an die Magistrate der Schwester- und Tochterstädte Berlins sowie an die Gemeindevorstände der größeren Vororte städtischen Charakters folgendes Schreiben gerichtet:

„In den Großstädten aller Kulturländer zeigt sich eine stetig wachsende Bewegung, die bauliche Entwicklung den vielseitigen Anforderungen der Gegenwart und Zukunft vollkommener anzupassen.

Wenn vordem zumeist die Forderungen reiner Zweckmäßigkeit von Fall zu Fall zur augenblicklichen Lösung der auftauchenden Bebauungsschwierigkeiten zwangen, so führte die bedeutsame Steigerung gesundheitlicher Ansprüche allmählich zu weitsichtigeren, einheitlichen Planungen, im besonderen zur planvollen Durchführung geordneter Be- und Entwässerungsverhältnisse und zu folgereichen, die Anlagen von Straßen und Häusern betreffenden allgemeinen Vorschriften.

Aber erst vor einem Menschenalter brach sich die Erkenntnis Bahn, daß für das Wohlbefinden auch die Schönheit städtebaulicher Anlagen eine sehr wesentliche Rolle zu spielen habe, da sie geeignet ist, durch die ebenso zweckmäßige wie schöne Anlage von Straßen und Plätzen, durch die Schaffung harmonischer Stadtbilder und die wohltuende Einfügung des Neuen in das bestehende Alte die Lebensfreude aller Volksschichten zu steigern.

War es nach dem Gesagten erklärlich, früher die Bearbeitung der auftauchenden Bebauungsfragen in die Hände der Ingenieure des Tiefbaues zu legen, so ist es nunmehr zur allgemeinen Überzeugung geworden, daß die neue Auffassung der Dinge dazu zwingt, bei allen den Städtebau betreffenden Entschließungen neben dem Ingenieur den Vertretern des Hochbaues gleichberechtigten Einfluß zu gewähren.

Da für die Schönheit aller baulichen Schöpfungen erste Vorbedingung gerade die höchste Zweckmäßigkeit ist, so können auch etwaige Befürchtungen nicht als berechtigt anerkannt werden, daß das veränderte Verfahren zu wirtschaftlichen Nachteilen führen müsse.

Die Unterzeichneten bitten daher, geneigtest in Erwägung zu ziehen, daß die Lösungen aller künstlerischen Fragen der städtebaulichen Entwicklung in erster Linie den Baukünstlern der Verwaltung anvertraut werden."

Hoffen wir, daß diese Anregung auf fruchtbaren Boden fällt!

CHRONIK.

IN HAMBURG wird weiter „SANIERT" und zwar in der südlichen Altstadt bei gleichzeitiger Verbesserung der Verkehrsverbindungen. Wir können nur wünschen, daß dieser Sanierung auch ein künstlerischer Erfolg beschieden sein möge! Zweckmäßig und deshalb auch anderen Großstädten als vorbildlich zu empfehlen sollen die Verkehrsknotenpunkte platzartig erweitert werden. Da, wo sich der Verkehr häuft, muß natürlich mehr Raum vorhanden sein — so werden richtige Verkehrsplätze gebildet!

ERWEITERUNG DER STÄDTISCHEN WERFTANLAGEN. An der Werft in Düsseldorf-Heerdt ist eine Kranbühne von 40 m Länge errichtet und die Uferbefestigung um 50 m verlängert worden. Für die Neubauten, die schon dem Betriebe übergeben sind, hatte die Stadtverordnetenversammlung 64000 Mk. bewilligt; aus dieser Summe sollen aber noch die Kosten für die Beschaffung eines elektrischen Kranes bestritten werden. Die linksrheinische Werft ist nunmehr auf einer Strecke von 550 m hochwasserfrei ausgebaut.

NEUE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

Pittsburgh Civic Commission. PITTSBURGH MAIN THOROUGH AND THE DOWN TOWN DISTRICT. Improvements Necessary To Meet The City's Present And Future Needs, A Report by Frederick Law Olmsted. Prepared under the Direction of The Committee on City Planning. Adopted by The Commission. December 1910.

Report of the NEW HAVEN CIVIC IMPROVEMENT Commission. Cass Gilbert, Architect, Frederick Law Olmsted, Landscape Architect. To the New Haven Civic Improvement Committee. New Haven, December 1910. Printed by The Tuttle, Morehouse & Taylor Company New Haven.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

8. Jahrgang 1911 12. Heft

DER STÄDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN: GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE - CAMILLO SITTE

BERLIN VERLAG VON ERNST WASMUTH, BERLIN. WIEN

** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **

FRANZÖSISCHE STADTTORE IN IHRER ENTSTEHUNG UND HERANZIEHUNG ZUM STADTSCHMUCK.

Von CHR. KLAIBER, früher Holzminden, jetzt Schwäbisch-Gmünd.

Wenn wir den künstlerischen Werdegang des Stadttores in Frankreich ins Auge fassen, so ist der Ausgangspunkt, genau wie in Deutschland, in der Festungskunst zu suchen. Die Rücksichtnahme auf den Schutz und die Verteidigung der Stadt beherrschte fast ausschließlich die Gestaltung und Formbildung, während die Kunst im eigentlichen Sinne erst infolge feinerer Kulturbegriffe, wie Kunstempfindens sich mit dem Gegenstande der Stadttore zu beschäftigen pflegte. Demzufolge sind die Stadttore je nach der herrschenden Anschauung in einer Stadt überaus verschiedenartig angelegt und sind als solche meist ganz vorzügliche Dokumente der Gegensätze zwischen Stadt und Stadt, Land und Land usw. Vergleichen wir z. B. die Festungswerke Frankreichs mit den gleichzeitigen Deutschlands, so tritt uns eine Großzügigkeit der Anschauung entgegen, die ungewollt und darum um so stärker einen monumentalen Eindruck ersten Ranges erweckt. Gehen wir aus von dem ohne jegliche künstlerische Absicht erbauten Haupteingangstore der Stadt Carcassonne in Südfrankreich (Tafel 69, Abb. a). An der schwächsten Stelle der Verteidigung, am Anschlusse der auf einer Bergzunge gelegenen Stadt an die Ebene, lag es in der Natur der Sache, daß alle Formen nur kriegstechnisch zu erklären sind. Von Kunst ist hier keine Rede, und doch ist die Wirkung von unbeschreiblicher Großzügigkeit, den Satz beweisend, daß dem Zweckentsprechenden an sich schon eine künstlerische Wirkung innewohnt. Dieser erste Eindruck des Narbonneser Tores bestimmt den Gesamteindruck der Stadt selbst. Das Motiv der das Stadttor in die Mitte nehmenden zwei Festungstürme, ist uralt und geht in Carcassonne unmittelbar auf die Römer zurück. Von hier aus nahm es seinen Weg durch ganz Frankreich, beim Burgenbau wie bei den Stadttoren, nur daß schon sehr bald der nach außen überhängende Mauerkranz (Machicoulis) die künstlerische Ausbildung herausforderte (Abb. b). Gleichzeitig trat aber auch das Bestreben zutage, die der Stadt selbst zugekehrte Seite zu verschönern, damit der die Stadt Betretende wie Verlassende stets einen gleichmäßig angenehmen ersten wie letzten Eindruck erhielt. Dieses Bedürfnis nach Schmuck gerade beim Stadttore treffen wir zu allen Zeiten und Stilperioden, in denen eigenes, frisches und darum echtes Kunstempfinden zu beobachten ist. Bezeichnender Weise wurde aber in der Regel das in keiner Weise mehr in die Zeit Passende nicht niedergerissen, sondern als Ausgangspunkt gewählt. Ein treffendes Beispiel

hierfür ist Abb. c mit dem mittelalterlichen Stadttore aus Nancy. Bekanntlich wurde Nancy im 18. Jahrhundert nach barocken städtebaukünstlerischen Grundsätzen vollständig neu angelegt, wobei der herrschende Zeitgeist das von ihm sicher als roh empfundene mittelalterliche Bauwerk nicht entfernte, sondern sich nur mundgerecht machte. Daß dabei durch die barocke Dachhaube das Ganze nur reizvoller wurde, dürfte einleuchten; aber auch die städtebauliche Seite reizte die künstlerische Schaffenskraft, indem am sich verengenden Straßenteile als vermittelnde Überlieferung Postamente mit Trophäen errichtet wurden. Dem Bewunderer Nancys städtebaulicher klassischer Schönheit wird es keinen Eintrag tun, wenn er erste künstlerische Kraft sich pietätvoll beugen sieht vor Baugedanken längst verflossener Jahrhunderte. Gerade die Heranziehung längst vergangener Schönheiten und deren Anpassung ist ein Beweis höchsten Kunstvermögens. Um nun bei der Fülle individuell gestalteter Stadttore den grundbegrifflichen Gegensatz scharf zu erhalten, sei das normännische Stadttor, der Uhrturm von Vire (Abb. d) herangezogen. Statt der doppelten Turmstellung haben wir die Betonung des Stadttores selbst durch einen darüber sich erhebenden einzigen Turmbau, an den die Stadtmauer entsprechend gestaltet tot läuft. Der Turm verdankt hier seine Formgebung im wesentlichen anderen Gründen, als dem reinen Verteidigungszwecke; er soll gleichzeitig ein Wahrzeichen sein normännisch-städtischen Stolzes, der auch für rein militärische Bauten etwas Künstlerisches übrig hat.

Abb. 1. Rothenburg o. d. T.

Der Vorteil dieser eintürmigen Anordnung ist zweifellos eine erhöhte, Straßen beherrschende Wirkung, wofür aber der Reiz flankierender Turmstellung verloren geht. Nun liegt es in der Natur künstlerischer Schaffenskraft, daß sie verschiedene künstlerische Reize zu vereinigen sucht, ein Vorgang, wie wir ihn in unserem Falle auf Tafel 70, Abb. e sehen. Die flankierenden Tortürme sind ersetzt durch keck auf Strebepfeiler gestellte turmartige Erker, während das alles zusammenfassende Turmdach in anschließender Weise die Betonung der Mittelachse herbeiführt. Die feinen gotischen Profilierungen, wie das Renaissanceepitaph über dem Eingangsbogen zeigen, daß hier die Wichtigkeit des Stadttores als städtebaulicher Schmuck verstanden worden ist, allerdings bei weiser Selbstbeschränkung, was ein Blick auf den Kathedralturm lehrt. Doch der Höhepunkt mittelalterlich-künstlerischer Phantasie tritt uns bei vollständiger Wahrung des militärischen Torcharakters entgegen in dem Tore von Bordeaux (Abb. f). Es sei nur kurz hingewiesen auf die abwechslungsreiche Anwendung von Bögen, Terrassen, Profilierungen, auf die feinen Übergänge von geraden Flächen zu Rundungen, wie auf die Tatsache, daß wir hier alle Stilarten vom 13. bis 18. Jahrhundert vertreten finden, ohne daß die einheitliche Wirkung Not leiden würde. Man glaubt fast auf deutschem Boden sich zu befinden, wenn der Blick von der originellen Renaissanceuhr über die frei hängende Glocke zum Löwen als Wetterfahne emporsteigt. Doch ein kurzes Sichbesinnen auf deutsch-mittelalterlichen Städtebau (Textbild 1) läßt dieses, wie alles Vorhergehende, als französische Kunst empfinden.

Abb. 2. L'Arc de Triomphe in Nancy.

Es sei damit das Stadttor des Mittelalters verlassen, um noch einen kurzen Blick zu werfen auf seine weitere Entwicklung. Die Schußwaffen schienen der Todfeind des Stadttores. Dem ist aber keineswegs so. War der praktische Zweck der Verteidigung in Wegfall gekommen, so betonte der Franzose um so mehr die Stadt schmückende Seite, das Städtebauliche des Straßenabschlusses.

Das demselben Carcassonne (ville basse) entnommene Eingangstor (Abb. g der Tafel 70) hat im Gegensatz zu Abb. a der Tafel 69 im ganzen Aufbau nur schmückende Absicht, und zwar in überaus feinfühlig-zarter Form. In Bordeaux allein beobachteten wir etwa vier barocke Stadttore, von denen eines Abb. h vorstellt, und zwar in durchaus triumphbogenartiger Weise in die Straße gestellt. Wenn es städtebaulich nicht so schön wäre, so müßte man lächeln über die französische Vorliebe für den Bogen des Triumphes. Doch der Gedanke an den römischen Einschlag läßt darüber hinwegsehen, daß man auch die kleinsten Städte vielfach durch einen Arc de Triomphe betritt. Damit ist gleichzeitig der richtige Standpunkt gefunden für die richtige Wertschätzung dieses altrömischen Tormotivs, das uns in durchgebildeter Form entgegentritt in Nancy (Textbild 2). Das prachtvoll geschmiedete Gitter teilt den Platz vor dem Bogen auf, ohne dessen Gesamtwirkung zu vernichten, erreicht aber doch gerade durch diese Teilung eine steigernde Hervorhebung des Triumphbogens selbst. Das Tor hat nur noch rein künstlerische Bedeutung. Überblicken wir Frankreichs Städte nach dieser einen Seite des Stadttores hin, so ist namentlich für die spätere Zeit zweifellos, daß Frankreich uns überlegen ist in der Erfassung des Städtebaukünstlerischen, dieses Motivs wenigstens bis zum Anfange des vorigen Jahrhunderts. Unsere eingangs- und ausgangslose Stadt der Neuzeit würde ein ganz anderes Aussehen erhalten, wenn von Zeit zu Zeit ein Abschluß gemacht würde durch ein Stadttor, was ja keineswegs ein Festungstor zu sein braucht. Die Entgegnung, daß unsere Städte ja endlos wachsen, ist in keiner Weise stichhaltig, da ein Gang durch eine Stadt erfahrungsgemäß um so reizvoller wirkt, wenn man an den verschiedenen Stadttoren, wie an Jahresringen, die Vergrößerung der Stadt in den einzelnen Zeitperioden beobachten kann.

STÄDTE UND EISENBAHNEN IN IHREN GEGENSEITIGEN HINDERNDEN UND FÖRDERNDEN BEZIEHUNGEN.

NACH EINEM IN DER „STÄDTEBAU-WOCHE“ ZU DÜSSELDORF GEHALTENEN VORTRAG.

Von Professor BLUM, Hannover. (Schluß.)

Wollte man die Eisenbahnen nun unter den Straßen durchführen, — wofür mindestens 5,50 m Höhenunterschied erforderlich sind, denn die lichte Höhe ist für Eisenbahnen 4,80 m —, dann würden die Eisenbahnen in das Grundwasser hineingeraten und müßten womöglich die Flußläufe in Tunneln unterfahren; eine solche Höhenlage ist aber bau- und betriebstechnisch außerordentlich schwierig und finanziell in den meisten Fällen überhaupt nicht durchführbar; immerhin sei auf das neueste großartigste Beispiel dieser Art, die Durchführung der Pennsylvaniabahn unter New York, unter dem Wasser, unter den Straßen und unter den Tiefbahnen hindurch verwiesen. Nun kommt noch hinzu, daß bei den Eisenbahnen in den großen Städten die verschiedenen Linien sich in einiger Entfernung vom Bahnhof schienenfrei überkreuzen müssen, und man hat daher vielfach nicht nur mit drei Höhen: Wasser, Straße, Eisenbahn, sondern sogar mit vier Höhen zu arbeiten, weil die Eisenbahnen selbst in zwei verschiedenen Höhen zu führen sind. Diese Schwierigkeit der Höhenverhältnisse wird bei den Bebauungsplänen manchmal nicht genügend gewürdigt. Bei den Großstädten in der Tiefebene muß man sich also oft damit begnügen, die Eisenbahnen hochzulegen. Hier haben wir dann also den Fall, daß die vorher als starrer und stärker gekennzeichnete Eisenbahn sich doch nach den Straßen richten muß; es handelt sich dabei aber auch nicht nur um die Straßen, sondern vielmehr um das bebaute Stadtgebiet, in dem größere Höhenänderungen an Straßen und Häusern jedenfalls noch teurer sein würden als an den Eisenbahnen. — Bemerkt sei noch, daß bei den Güterbahnhöfen in den Großstädten für die ankommenden Massengüter die Hochlage der Gleise und die Tieflage der Straße am günstigten ist, weil dadurch die Entladung (durch Bodenklappen) und die Zwischenlagerung erleichtert wird.

Hindern so die Eisenbahnen vielfach die Stadtanlage, so sind sie ihr andererseits — abgesehen von ihrer allgemein behauptenden Bedeutung — auch sehr günstig. Wird nämlich der Querverkehr behindert, so wird andererseits der Längsverkehr an der Bahn entlang erleichtert. Die Eisenbahnen geben die Hauptrichtungen für wichtige Radialstraßen an, da diese an den Eisenbahnen entlang als Parallelstraßen geführt werden sollten und sich bei rechtzeitig einsetzendem gemeinsamen Arbeiten von Städtebauer und Eisenbahner auch in sehr vielen Fällen ohne große Opfer durchführen lassen. Hier möge die bekannte Forderung kurz erwähnt werden, daß es sich jede Stadt angelegen sein lassen sollte, an den Eisenbahnen und ebenso an den Wasserläufen entlang Parallel- (Ufer-) Straßen anzulegen;*) denn Hinterhäuser und Höfe nach den Eisenbahnen und Flüssen zu sind scheußlich; die meisten Menschen, die in eine fremde Stadt kommen, kommen mit der Eisenbahn und erhalten den denkbar ungünstigsten Eindruck, wenn sie durch Hinterhäuser hindurchfahren; den Scheußlichkeiten im östlichen Berlin an der Stadtbahn und der Spree können die prächtigen Anlagen am Rhein in Köln und Düsseldorf gegenübergestellt werden. Eine Eisenbahn, eingefaßt von zwei Parallelstraßen, ist. besonders wenn sie im Einschnitt — tiefer als die sie begleitenden Straßen — liegt, ohne erhebliche Zutaten eine natürliche „Prachtstraße“ und ein natürliches Einfalltor für frische Luft; sei kann unter Umständen die Anlage einer Radialfreifläche sehr begünstigen.

III. Die besonderen Verhältnisse des Güterverkehrs.

Von den Beziehungen des Güterverkehrs zur Stadt sind zunächst die störenden zu erwähnen. Mehr als der Per-

*) In dieser Allgemeinheit entschieden zu weitgehend! D. S.

sonenverkehr verursacht der Güterverkehr seiner Natur nach gewisse Störungen, durch den Rauch der Lokomotiven, Staub auf den Ladestraßen und beim Verladen mancher Güter, durch den Lärm, durch Pfeifen und beim Rangieren, auch durch üble Gerüche gewisser Güter; dazu kommen der starke Fuhrwerkverkehr auf den Zufuhrstraßen und Störungen durch gewerbliche Betriebe an Anschlußgleisen. Jedenfalls ist der Güterbahnhof nicht geeignet, seine Umgebung zu einem vornehmen Stadtviertel zu machen; er setzt vielmehr seine Umgebung im Wert für Wohnungen und bessere Kaufgeschäfte herunter, aber er erhöht auf der anderen Seite den Wert für sehr viele gewerbliche und kaufmännische Betriebe. Ist der Güterbahnhof für Wohnviertel nicht gern gesehen, so verdient doch hervorgehoben zu werden, daß es falsch wäre anzunehmen, eine Wohngegend könne ohne Güterbahnhof bestehen oder gar geschaffen werden. Auch ein reines Wohnviertel erfordert das Heranschaffen von so viel Brennstoffen und während seiner Entstehung das Heranschaffen von so viel Baustoffen, daß die Lebensfähigkeit unter Umständen in Frage gestellt werden kann, wenn der nächste Güterbahnhof zu weit entfernt liegt. Der Städtebauer muß es sich daher angelegen sein lassen, beim Entwerfen der Gesamterweiterung einer Stadt auch danach Ausschau zu halten, daß die Landhaussiedlungen ihre Güterbahnhöfe erhalten, ja man sollte sich sogar unter Umständen bemühen, durch vorläufige Anschlußgleise das Schaffen einer neuen Kolonie durch Ermäßigung der Transportkosten zu verbilligen und zu beschleunigen.

Für die gesunde Stadtentwicklung sind aber nicht so sehr die äußeren kleinen Güterbahnhöfe wichtig, als vielmehr die großen Güterbahnhöfe im Stadtinnern; denn einerseits haben sie den Hauptverkehr, beeinflussen also das gewerbliche Leben am stärksten, andererseits stören sie vielfach stark den gesunden Ausbau des Straßennetzes. Wo große, innenliegende Güterbahnhöfe den Straßenverkehr stark hindern, ist der Laie gar zu schnell mit dem Schlagwort bei der Hand: „Der Güterbahnhof muß raus.“ So denkt man z. B., man könnte den Anhalter und Potsdamer Güterbahnhof nach Tempelhof oder Lichterfelde (warum nicht gleich nach Potsdam oder Zossen?) verlegen, und auf seinem Gelände ein herrliches neues Stadtviertel aufbauen. Aber man denkt gar nicht daran, welche Kosten dann für die langen Transporte mittels Fuhrwerken entstehen würden; mit einer derartigen Verlegung würde man ganze Stadtteile in ihrem Erwerb erdrosseln. „Hinauslegen des Güterbahnhofs“ ist also ein Schlagwort, das sehr der Berichtigung bedarf. Allerdings darf man Güterbahnhöfe verschieben oder verlegen, aber immer nur nach sorgfältigster Untersuchung, ob und welche Schädigungen eintreten. Im übrigen müssen die Verkehrsanlagen an ihren historischen Stätten erhalten bleiben und müssen meist wegen der Zunahme des Verkehrs noch verstärkt werden. Aber trotzdem lassen sich notwendige Straßendurchlegungen ermöglichen und unter Umständen auch Gelände zu einer schönen, neuen Stadtanlage gewinnen, und zwar durch zwei Mittel, bei denen sich die Interessen von Eisenbahn und Stadt gut decken. Das eine Mittel ist bereits allgemein erwähnt: das Hinauslegen der Betriebsanlagen, das in diesem Fall meist auf den Neubau eines großen Verschiebebahnhofs im Außengelände herauskommt, an den auch die im Stadtinnern besonders störenden Werkstätten und Lokomotivhöfe angegliedert werden können.

Das zweite Mittel ist die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Güterverladeeinrichtungen, indem man in den Güterbahnhöfen der Großstädte vom extensiven zum intensiven Betrieb übergeht. Was hierunter im einzelnen zu verstehen ist, kann nur ganz kurz angedeutet werden: Einführung besonderer Wagen für gewisse Massengüter, und zwar von großräumigen Wagen mit Einrichtungen zur Schnellentladung, teils durch Bodenklappen (z. B. für Kohle) teils durch Krane, Einführung bequemer Zwischenlagerungsmöglichkeiten, Anlage zweigeschossiger Güterbahnhöfe, Bau mehrgeschossiger Güterschuppen, auch Einführung des Nachtdienstes. Durch solche Maßnahmen kann das für Stadt und Eisenbahn gleichwichtige Problem gelöst werden: Verkleinerung der Güterbahnhöfe der Fläche nach bei gleichzeitiger Vergrößerung der Leistungsfähigkeit.

Inwieweit künftig für einzelne Weltstädte „Güter-Stadtbahnen“ im Sinne der Güter-Tiefbahn in Chicago vorzusehen sein werden, und ob solche Anlagen bei uns zu finanzieren sind, kann hier nicht erörtert werden.

Das notwendige enge Zusammengehen von Stadt und Eisenbahngüterverkehr zeigt sich sodann bei den Industrievierteln, denn einerseits sind diese auf günstigste Transportverhältnisse besonders stark angewiesen, andererseits erfordern sie im Stadtplan so große zusammenhängende Flächen, daß man ihre Lage und Ausstattung schon sehr frühzeitig erwägen muß. Ein Teil der Industrie ist von der Eisenbahn allerdings insofern unabhängig, als er hochwertige Stoffe verarbeitet, die die Belastung durch teure Fuhrwerktransporte aushalten. Die Gewerbe aber, die mittel- oder geringwertige Stoffe erzeugen, und alle Anlagen zur Versorgung der Bevölkerung mit Licht, Kraft, Wärme, Reinlichkeit haben solche Massentransporte, daß sie des unmittelbaren Eisenbahnanschlusses mehr oder weniger stark bedürfen.

Zu einem Eisenbahnanschluß ist aber erforderlich: eine Eisenbahngüterlinie, eine Rangier- (Bedienungs-) Station und eine Reihe von Übergabe- und Verbindungsgleisen. Außerdem ist für die „schwere“ Industrie (z. B. auch für große Kraftwerke) der Wasseranschluß mindestens sehr erwünscht. Bei uns in Deutschland ist der Ausschluß des teuren Fuhrwerktransportes noch besonders notwendig, weil unsere Großstädte im Gegensatz zu vielen in England und Amerika nicht am Meer, der billigsten und leistungsfähigsten Verkehrsstraße, liegen, so daß ihre Wettbewerbfähigkeit auf dem Weltmarkt an und für sich schon durch teure Transportverhältnisse erschwert ist. Die deutschen Industriestädte haben also alle Ursache, der leistungsfähigen Ausgestaltung ihrer Industrieviertel die größte Aufmerksamkeit zu zollen.

Ist nun der Eisenbahnanschluß notwendig, der Wasseranschluß erwünscht, so kommt man mit zwingender Notwendigkeit dazu, daß jede Stadterweiterung falsch ist, bei der die Industrie auf viele kleine Flächen verteilt ist. Der Eisenbahn- (und Wasser-) Anschluß erfordert vielmehr so große, so teure und so starre Anlagen (Eisenbahnlinien, Stationen, Hafenbecken), daß unbedingt große, einheitliche Industriekomplexe geschaffen werden müssen. Ob hierbei ein Komplex geschaffen wird oder mehrere, hat sich nach der historischen Entwicklung, der Lage der Güterbahnen, Rangierbahnhöfe und schiffbaren Gewässer und vor allem nach der Größe der Stadt zu richten. Je größer die Stadt, desto eher sind mehrere Industriekomplexe zu empfehlen, weil dadurch das sozial und auch wirtschaftlich-

gesunde Mischen verschiedener Bevölkerungsschichten befördert, die Absonderung der sogenannten „arbeitenden Klassen" aber verringert wird.

Die Industrieviertel erfordern dann außerdem noch Arbeiterwohnviertel, und zwar sollten diese einerseits nur in solcher Entfernung von der Arbeitstätte liegen, daß die Wege bequem zu Fuß zurückgelegt werden können, andererseits sollten sie durch Grünflächen von den Gewerbebetrieben getrennt sein. Hiermit kommen wir zu der Bedeutung der Industrieviertel für die Freiflächen. Letztere können naturgemäß nicht dort angelegt werden, wo der Raum nach den gesamten historischen und Verkehrsverhältnissen für Gewerbe in Anspruch genommen werden muß, sondern die Freiflächen können nur zwischen den verschiedenen Industriegebieten durchgebracht werden. Das ist besonders wichtig für die radial verlaufenden Freiflächen.

Jedes Industrieviertel erfordert sodann noch gute Verbindungen mit der Geschäftsstadt durch Straßenbahnen oder Omnibusse (und bei Weltstädten durch Schnellbahnen), also große, straffgeführte Straßenzüge, die vielfach sich mit anderen radial verlaufenden Hauptstraßen decken werden.

Nur wenn man die Industrieviertel in der hier erörterten Weise als große geschlossene Industriekomplexe mit Eisenbahn- und Wasseranschluß und im Zusammenhang mit Grünflächen, Arbeiteransiedlungen und mit Verkehrsmitteln zur Innenstadt entwirft, wird man für die Großstädte zu einer gesunden Entwicklung kommen, die Schönheit und Annehmlichkeit des Wohnens mit wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit verbindet. Auch hier zeigt sich also wieder, daß die grossen Interessen von Stadt und Eisenbahn letzten Endes sich decken.

IV. Die besonderen Verhältnisse des Personenverkehrs.

Von den Beziehungen des Personenverkehrs zur Stadt ist zunächst die wichtigste die, die in der Bedeutung des Hauptbahnhofs zum Ausdruck kommt. Für so manchen Laien ist der „Bahnhof" (womit nur zu oft nicht einmal der ganze Personenbahnhof, sondern nur das Empfangsgebäude gemeint wird) überhaupt das einzige, was er von den Eisenbahnanlagen der Stadt kennt. Die Bedeutung des „Bahnhofs" für die Stadtanlage und den innern städtischen Verkehr ist stets eine sehr große. Vom Bahnhofvorplatz gehen die wichtigsten Geschäftsstraßen aus, er bildet oft den größten Knotenpunkt der Straßenbahnen, er ist der Mittelpunkt für viele Zweige des geschäftlichen und durch Vermittlung der Gasthöfe auch des gesellschaftlichen Lebens.

Sehen wir von Weltstädten ab, die eine ganze Reihe von Hauptbahnhöfen besitzen, so ist für Großstädte die Lage des Hauptbahnhofs zur Stadt besonders deswegen so wichtig, weil die Gunst oder Ungunst der Lage zum Stadtmittelpunkt den Nah- und Nachbarschaftsverkehr stark beeinflußt. Im eigentlichen Fernverkehr auf große Entfernungen ist es ziemlich gleichgültig, wo der Bahnhof in einer Stadt liegt; der Nachbarschaftsverkehr und damit die Geschäftsbeziehungen zur Umgebung leiden aber sehr, wenn der Bahnhof ungünstig liegt. Infolgedessen ist es erklärlich, daß sich gegen ein etwa geplantes Hinausschieben eines Bahnhofs (vgl. Wiesbaden, Frankfurt, Braunschweig) stets starke Widerstände erheben. Andererseits ist aber das Hinausschieben in vielen Fällen für Stadt und Eisenbahn gleich günstig; für die Eisenbahn, weil sie den neuen Bahnhof auf billigem Gelände ohne Störung des Betriebes in den alten Anlagen ausführen und unter Umständen den Umbau durch Verkauf wertvollen, freiwerdenden Geländes decken kann; für die Stadt, weil sie eine oft recht schlimm empfundene Barrikade dadurch verliert und auf dem gewonnenen Gelände sich monumental ausbreiten kann. Unter Umständen bietet gerade der Umbau der Bahnhöfe die großartigste Entwicklungsmöglichkeit für eine Stadt. Am bekanntesten und lehrreichsten ist hier Berlin: der Lehrter, Anhalter, Potsdamer Bahnhof bilden die Sperren, aus denen fast alle großen Verkehrsnöte Berlins entspringen, sie verdammen ganze Stadtviertel zur Minderwertigkeit; eine Abhilfe kann nicht durch kleine Mittel, sondern nur durch eine Gesamtumgestaltung der Bahnanlagen erzielt werden, dann läßt sich aber hier, wo jetzt die größten Nöte und die größten Scheußlichkeiten herrschen die höchste Schönheit, das kräftigste wirtschaftliche Leben und eine wirkliche Weltstadtmonumentalität schaffen in der gemeinsamen Arbeit des kühnen Architekten und des kühl rechnenden Verkehrsmannes und Ingenieurs.

Von besonderer Wichtigkeit ist sodann im Personenverkehr die Anlage weiterer kleinerer Bähnhöfe an den einmündenden Eisenbahnlinien. Allerdings haben solche „Nebenbahnhöfe" nur eine Bedeutung für den Ortsverkehr und für ihre nähere Umgebung; die Schnellzüge halten z. B. an ihnen im allgemeinen nicht, aber der Nachbarschaftsverkehr befruchtet das Gebiet des Bahnhofs doch so stark, daß sie zu einem Sammelpunkt des Straßennetzes werden muß. Jeder solcher Bahnhof ist also von außerordentlicher Bedeutung für den Entwurf des Bebauungsplanes des betreffenden Stadtviertels.

In diesem Zusammenhang ist nun auch auf die Frage einzugehen, was die Eisenbahnen und was besonders in Deutschland die Staatseisenbahnen für den Verkehr der Städte nicht leisten können. Zwei Arten von Verkehr treten uns hier entgegen, deren Pflege besonderen Verkehrsanstalten zufallen muß, der innere städtische Verkehr und der Verkehr zwischen benachbarten Städten.

Der innere städtische Verkehr einschließlich des Verkehrs mit der näheren Umgebung wird durch Straßenbahnen, Omnibusse und Schnellbahnen wahrgenommen. Von diesen gehören die ersteren ihrer ganzen Natur nach nicht zum Eisenbahn- und besonders nicht zum Staatsbahnbetrieb, sondern in den Besitz und Betrieb der Städte oder der Privatunternehmungen. Von den Schnellbahnen sind allerdings viele im Staatsbahnbetrieb, am wichtigsten sind für Deutschland die Stadt- und Vorortbahnen in Berlin, Dresden, Hamburg. Aber aus hier nicht näher zu erörternden Gründen zeigt es sich mehr und mehr, daß man den Schnellbahnverkehr den Städten in Verbindung mit dem privaten Unternehmungsgeist überlassen muß. Das ist die naturgemäße Entwicklung nicht nur in Deutschland (Berlin, Hamburg, Elberfeld), sondern auch in England, Amerika, Frankreich. Zu einer gesunden Schnellbahnpolitik ist aber notwendig: das richtige Einfügen der selbständigen Schnellbahnen in die Stationen der Eisenbahnen und das richtige Verteilen über neue große Straßenzüge und Straßendurchbrüche, die die Schnellbahnen aufnehmen können, und zwar in einer Bauart, welche die so außerordentlich schwierige Finanzierung städtischer Schnellbahnunternehmungen ermöglicht.

Das zweite Gebiet, in dem die Eisenbahn den besonderen Anforderungen des Verkehrs der Städte nicht ent-

sprechen kann, ist der Verkehr zwischen zwei Nachbarstädten, also das Gebiet der Städtebahnen. Hier kann die Eisenbahn dem Verkehrsbedürfnis nicht nachkommen, weil sie sich im Fahrplan und den Bahnhofverhältnissen nach den Forderungen des Fernverkehrs richten muß, und diese sind mit den Forderungen des Städteverkehrs nicht in Einklang zu bringen.

Infolgedessen müssen hierfür besondere Bahnen geschaffen werden. Teilweise sind hierfür Straßenbahnen (Überlandstraßenbahnen) geeignet, die sich aus den Straßenbahnnetzen der beiden Städte entwickeln (vgl. Hannover—Hildesheim, Düsseldorf—Krefeld). Bei lebhafterem Verkehr und bei größerer Entfernung müssen die Städtebahnen aber außerhalb des Weichbildes die Straßengleiche verlassen und einen eigenen Bahnkörper erhalten, so daß sie eine sehr hohe Geschwindigkeit entwickeln können. Das ist z. B. der Fall bei der Rheinuferbahn Köln—Bonn, die allerdings noch Überwege in Schienenhöhe aufweist und daher nur eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km in der Stunde entwickeln darf; dagegen ist bei dem Entwurf für Köln—Düsseldorf außerhalb der Städte jeglicher Schienenübergang vermieden und die ganze Linie so in Aussicht genommen, daß eine Geschwindigkeit von 120 oder 150 km erzielt werden könnte.

Die Städtebahnen stellen an den Bebauungsplan besondere Forderungen; denn sie sind für das Aufblühen der Städte von allerhöchster Bedeutung, verlangen aber, daß in jeder der beiden Städte geeignete Straßenzüge geschaffen werden müssen (wenn solche nicht schon vorhanden sind wie z. B. zufälligerweise in Köln und Düsseldorf), um die notwendige straßenbahnmäßige Einführung zu ermöglichen. Für Weltstädte ist mit der schnellbahnmäßigen Einführung zu rechnen und es würde z. B. mehr als kurzsichtig sein, wenn man in einem Generalbebauungsplan für Groß-Berlin auf die notwendigen Städtebahnen keine Rücksicht nehmen wollte.

Unter Umständen muß es sich eine Stadt oder eine Gruppe von Städten auch angelegen sein lassen, die Eisenbahnverwaltung in der Einzelverteilung des Güterverkehrs nach den einzelnen Fabriken hin zu unterstützen, indem sie Anschluß- und Verteilungsgleise in ihren Straßen anlegt oder die Straßenbahngleise dazu geeignet macht. Die Zustellung und Abholung der Wagen wird dann allerdings unter Umständen auf die Nachtzeit beschränkt bleiben.

Wenn die vorstehenden Zeilen das große Gebiet der gegenseitigen Beziehungen zwischen Eisenbahn und Stadt auch nur ganz kurz haben skizzieren können, so dürfte aus ihnen doch hervorgehen, daß es von größster Wichtigkeit ist, daß sich die Eisenbahntechniker die Grundlagen des Städtebaus und daß sich die Städtebauer gewisse Grundlagen des Eisenbahnbetriebes zu eigen machen. Die Großstädte dürften am besten abschneiden, wenn sie neben dem hoch- und tiefbautechnischen Stadtbaurat einen besonderen „Verkehrsdezernenten" aus den Kreisen der höheren Eisenbahntechniker in ihre Dienste nehmen würden, wie es die rheinisch-westfälischen Großstädte schon vielfach mit großem Erfolg getan haben.

GARTENBAU-AUSSTELLUNG IN OLDENBURG.

Von Dr. TH. RASPE, Oldenburg.

Im Verein mit Herrn Baurat Rauchheld, dem das Großherzogtum Oldenburg eine erfreuliche Neubelebung auf vielen Gebieten des Bauwesens dankt, veranstaltet die Hofkunsthandlung Oncken eine Folge von Ausstellungen, um einer neuzeitlichen Gestaltung das allgemeine Verständnis zu erschließen. So ist einer Ausstellung über „das moderne Landhaus" eine umfangreiche „Gartenbau-Ausstellung" gefolgt, die für eine Gartenstadt wie Oldenburg Bedeutung gewinnen muß, um so mehr, als hier wichtige Anlagen (z. B. am Everstenholz, Bahnhofsplatz) in Aussicht stehen. Wie Bauten auf Jahrzehnte eine Gegend verschönern oder verunstalten können, so bestimmt die einmal gewählte Ausgestaltnng eines Platzes meist für immer das Aussehen und den Wert der Umgebung.

Der Laie sieht bei derartigen Ausstellungen oft nur die „Richtung", in diesem Falle die moderne „steife, langweilige" Art, den Fortbau Lenôtrescher Ideen und einen Gegensatz zu den beliebten Schlingwegen, regellosen Beeten und malerischen Plätzen. Tatsächlich war die malerische Absicht genau so wie bei der Wohnungsausstattung allzu lange vorherrschend; denn unter ihrem Zeichen konnte man alle Schranken beliebig durchbrechen. Mit dem „englischen Stil" hat diese zügellose Dekorationsweise nichts mehr gemein, so daß die beliebte Redensart: „Ich mag solche steifen Anlagen nicht, sondern liebe den englischen Stil" gar nicht die moderne Richtung, vielmehr nur ihre Auswüchse trifft. Die nordwestdeutschen Künstler waren in der Ausstellung am besten vertreten. Unter den Arbeiten von Roselius-Bremen, der gemeinsam mit dem bekannten Architekten und bisherigen Leiter des Bremer Gewerbemuseums, Prof. E. Högg, einer entschieden modernen Richtung die Wege ebnet, verdienen die reizvollen Entwürfe für die Lüneburger Wallanlagen große Anerkennung. Gärtner und Architekt haben hier versucht, das Gelände in ergiebigster und künstlerischer Art auszunutzen; dabei ergaben sich Aufgaben, die völlig aus dem Rahmen der gewöhnlichen Garten- und Parkanlagen herausfallen und zweifellos besondere Schwierigkeiten bieten.

Im allgemeinen waren die einzelnen Künstler auf der Ausstellung etwas ungleich vertreten. Von den meisten waren nur wenige Arbeiten ausgestellt, so von den Bremer Architekten Jacob und Grösse und von C. Krahn, von den Berlinern Prof. Möhring, der seine Entwürfe in architektonischem Sinne löst, Peter Behrens, Großmann und Bernoully, endlich von dem Leipziger Architekten Brackmann und vom Dresdener Tevenor, um nur einige Namen zu nennen. Dagegen lassen sich die Entwürfe von Fr. Gildemeister-Bremen in ihrer ganzen Vielseitigkeit studieren. Vielleicht, daß das Urteil leicht zu Ungerechtigkeiten führt! Gildemeister aber ist ohne Zweifel ein besonders feinfühliger, dabei ehrlich moderner Gartenkünstler. Man sieht es seinen Entwürfen an, daß er strenge Zucht übt; allen, die Rhythmus, Flächengliederung, Farbenzusammenstellung und Raumbildung als höchstes Ziel der

Gartengestaltung lieben, wird er gefallen. Wie er sich im kleinen aller Mittel des Gärtners bedient, so zeigt er sich auch im großen, z. B. in der hervorragenden Bremer Friedhofsanlage, in erster Linie als Gärtner, was unbedingt ein Verdienst ist und seine Eigenart bestmmt.

Den besten dieser Künstler muß man ähnliche Vorzüge zubilligen, wie sie im folgenden, auf eine Firma übertragen, näher ausgeführt werden; das sei, um Mißverständnissen zu begegnen, vorausgeschickt.

Die Sonderausstellung der Gartenbau-Firma Jakob Ochs in Hamburg (künstlerischer Leiter Leberecht Migge) war zum größeren Teil unabhängig von den übrigen Entwürfen im Kunstgewerbemuseum untergebracht. Gleichzeitig waren hier einige der bekannten Miggeschen Gartenmöbel ausgestellt. Migge trägt in allen Fällen berechtigten, persönlichen Wünschen Rechnung; ihm ist ein Anpassen die erfreuliche Seite der Planbildung. Was wir als Errungenschaften der neueren Zeit betrachten, die Betonung der Brauchbarkeit und Bequemlichkeit, wird mit künstlerischen Forderungen verquickt, so daß wir die nüchterne Zweckbestimmung nicht merken. Bei Gartenanlagen sind die Blumen einzeln oder zu Farbgruppen vereinigt, das sicherste und schönste Mittel, den streng architektonischen Charakter für das Auge zu mildern. Der Architekt sollte deshalb gleichzeitig Naturfreund und Gärtner sein.

Migges kleiner Hausgarten schmiegt sich eng und fest, aber angenehm dem Wohnhause und seiner Architektur an, wird daher schon von Anfang an zusammen mit dem Bau des Hauses angelegt und gegliedert. Migge versteht es meisterhaft, diesen Vorteil auszunutzen, indem er mit wenigen Mitteln sein Ziel erreicht und die natürlichen jedem Gartenbaumeister zur Verfügung stehenden Mittel zu günstigster Geltung bringt.

Bei mittelgroßen Anlagen sehen wir, wie er in einiger Entfernung vom Hause die Architekturstrenge löst und eine freiere Gestaltung vorwalten läßt; überall aber wird auf Behaglichkeit und Wohnlichkeit Rücksicht genommen. Es sind keine niedlichen Gruppierungen und Einzelbilder, die man bewundern soll, vielmehr Räume, die zu benutzen man Sehnsucht bekommt. So dienen ihm auch Holz und Stein nur gelegentlich als Hilfsmittel zur Gliederung oder Vereinigung von Räumen, weil ihre Herrschaft dem Garten Reiz und Wohnlichkeit nehmen würde.

Von den zahlreichen ausgeführten Entwürfen der Hamburger Gartenbaufirma verdienen die großen öffentlichen Anlagen besondere Beachtung, weil der Fortschritt gegenüber den Anlagen des 19. Jahrhunderts offenkundig ist und ihre Gestaltung gleichzeitig ein Stück Volkserziehung bedeutet.

Im Grundriß des Erweiterungsplans für den Breslauer Zoologischen Garten wird der gegebene Inhalt mit einem wohltuenden Rhythmus der Gruppierung in Einklang gebracht, so daß ein klares, dem Zwecke angemessenes Bild entsteht: das System der engeren Anlage, bei der Migge ein bemerkenswertes Anpassungsvermögen zeigt, läuft in einen weiten Spielrasen mit Festhalle aus. Ähnliches gilt für den Plan des Fuhlsbütteler Öffentlichen Gartens. Die vorhandene Bodengestaltung wird nicht beseitigt, sondern geradezu sorgsam ausgenutzt, wenn auch auf eine gewisse Gesamtwirkung hin. An solcher Wandlungs- und Anpassungsweise, die die Schwierigkeit der Arbeit steigert, im fertigen Grundriß aber dafür gerade den Eindruck leichter, weil scheinbar natürlicher Arbeit macht, erkennen wir den über Moden und Stile erhabenen Künstler. Was man von Gildemeisters hervorragendem Wettbewerbsentwurf für einen Bremer Friedhof rühmen kann, gilt auch von den meisten Entwürfen Migges: sie zeugen von einer tüchtigen künstlerischen Selbstbeherrschung und Schulung, von einer Reife, die doch wohl als Frucht eines durchdachten Studiums älterer Anlagen angesprochen werden kann.

Von größeren Gartenentwürfen, die im Kunstgewerbemuseum ausgestellt waren, ist vor allem die Anlage des Gartens Dr. Emden, Kl.-Flottbeck zu erwähnen; hier wird durch eine Kaskadenlinie und einen abschließenden Lindenhain die Ruhe der Gesamtanlage in schlichtester Weise verbürgt. Im Garten von Plesch, Aumühle verbindet sich das Nützliche mit dem architektonisch Schönen: fest umgrenzte Anlagen, Nutzgarten für sich, jedoch mit dem Ganzen vereinigt, das Gartenhäuschen in die Umrahmung eingezogen. Überall kommt dabei die Blumenliebe und der feine Farbensinn des Künstlers zum Durchbruch. Im Roggendorfer Park, dem reichhaltigsten Ausstellungsstück, baut er eine stärkere Brücke aus Findlingen, in der Erwägung, daß dieses Material auf Mecklenburger Boden vor allem heimisch ist und sich der Natur wunderbar fein anpaßt.

Es ist recht bedauerlich, daß solche Ausstellungen durchweg nur flüchtig studiert und vom Publikum selten gewinnbringend ausgenutzt werden; das bringt mittelbar den Gemeinwesen und dem ganzen Lande Schaden. Und doch muß man immer wieder zu Ausstellungen und Veröffentlichungen in Zeitschriften als Vermittlerinnen greifen, um dem Guten die Wege zu ebnen. Es wäre zu wünschen, daß in Oldenburg, das ein von anderen Städten herrlich begünstigtes Gelände und mit seiner Neigung zu Einfamilienhäusern alle Vorzüge der Gartenstadt besitzt, die Gartenbau-Ausstellung ihre Früchte trägt.

MITTEILUNGEN.

WETTBEWERB UM ENTWÜRFE ZUR UMGESTALTUNG DES KLEBERPLATZES IN STRASSBURG I. E.

Mit Bezug auf die Mitteilung in No. 11 unserer Zeitschrift folgen nun auf Tafel 71 und 72 die preisgekrönten Entwürfe zur Umgestaltung des Kleberplatzes in Straßburg i. E. Nach dem Bauprogramm war die Aufgabe gestellt, den Platz im Zusammenhang mit einem großen Straßendurchbruch, über den das Textbild 3 Aufschluß gibt, umzugestalten. Dieser Straßendurchbruch soll einen das Bahnhofsviertel mit dem Vororte Neudorf verbindenden Verkehrszug schaffen, indem er an der Kirche Alt-St. Peter beginnt und der Großen Stadelgasse folgend in den Kleberplatz mündet, also das jetzt fehlende Zwischenglied dem im übrigen nach beiden Enden schon vorhandenen Zuge einfügt.

Das Preisgericht hat die preisgekrönten Entwürfe wie folgt beurteilt:

No. 28 „Blondel A", Entwurf von Stadtbaurat Fritz Beblo, Straßburg i. E. — siehe Abb. a, b und c der Tafel 71. Das Projekt

zeichnet sich vor allen anderen eingesandten Entwürfen aus durch die vornehme, einfache Anordnung des Kleberplatzes unter Belassung des Denkmals an seiner bisherigen Stelle, durch die wirtschaftlich und künstlerisch günstige Umänderung der westlichen Platzwand beim Roten Haus, durch die reizenden Straßenbilder bei der Einmündung der Großen Stadelgasse in den Kleberplatz, endlich durch die ausgezeichnet schöne, schlichte Architektur in heimischer Art, unter Berücksichtigung aller Anforderungen der Neuzeit. Alle die großen Vorzüge vereinigen sich mit weiser Sparsamkeit und praktischer Durchführbarkeit in hohem Maße. Nach dem einstimmigen Urteil des Preisgerichtes ist das Projekt „Blondel A" No. 28 eine hervorragend gute Lösung der gestellten Aufgabe.

Projekt des Strassendurchbruchs der Stadt Strassburg

Abb. 3.

No. 16 „Argentoratum", Entwurf des Architekten Berst und seines Mitarbeiters Olbricht, Straßburg i. E. — siehe Abb. d und e der Tafel 72. Die von der Stadtverwaltung vorgeschlagene Bebauung ist im wesentlichen beibehalten. Nur zeigt die Stelle an dem Zusammenfluß der drei Straßenzüge räumliche Erweiterungen, die vorteilhaft zu bebauen sind. Zu loben ist die geringe Veränderung am Kleberplatz selbst. Es ist gedacht, den Höhenrücken abzutragen, dem Kleberdenkmal eine Stufenterrasse zu geben. Die Tiefenachse des Platzes deutlich auszusprechen, ihn nach den Gewerbslauben zwischen flankierenden bescheidenen Pavillons zu öffnen, die Längsseiten je durch eine Baumreihe zu säumen und die Rückseite vor dem Roten Haus durch ein niedriges, langgestrecktes Gebäude abzuschließen, das die Hauptwache, einen Spritzenraum, einen Straßenbahnwarteraum, einen Milchausschank, die Bedürfnisanstalten und die Feuerwache aufnehmen soll. Das Straßengelände vor dem Roten Haus und den Nachbargebäuden kann teils durch Überbauungen, teils durch Anlage von Terrassen den Hausbesitzern zugeteilt und nutzbar gemacht werden. Der Aufbau der Neubauten zeigt gute Verhältnisse und sichert unter Anwendung bescheidener Gliederungen schön wirkende Platz- und Straßenbilder. Zu beanstanden ist der Gedanke, die vier Seiten des Platzes mit Straßenbahngleisen zu umgeben.

Kennwort: Block A.

Wettbewerb für die Umgestaltung des Kleberplatzes in Verbindung mit dem grossen Strassendurchbruch

Isometrische Darstellung.

Abb. 4. Angekaufter Entwurf: Block A von Professor P. Bonatz und Architekt Scholer in Stuttgart.

No. 30 „Blondel B", zweiter Entwurf derselben Verfasser wie vor — siehe Abb. f und g der Tafel 72. Im Verfolg des im achtzehnten Jahrhundert mit dem Bau des Aubette-Gebäudes gefaßten Gedankens der Schaffung einer einheitlichen, symmetrischen Platzanlage verlegt der Verfasser die Verbindung mit dem neuen Straßenzug in die Mitte der Südseite des Platzes, und zwar in die Achse des Aubette-Gebäudes und des um ein Geringes gedrehten Kleberdenkmals. Wenn eine derartige Anlage auch einer Verbindung in der Südwestecke nachsteht, bedeutet dieselbe doch einen künstlerisch reifen, selbständigen Gedanken. Die Architektur der die Straßenmündung flankierenden Gebäude der Südseite ist einfach und vornehm und ästhetisch befriedigend. Derselben fehlt jedoch der speziell straßburgische Charakter und an der Straßenmündung eine gewisse Gliederung der vertikalen Silhouette. Die Anordnung des für die Aufnahme der Hauptwache u. dergl. bestimmten Gebäudes, sowie dessen Architekturgestaltung ist geschickt und bedeutet eine glückliche Verdeckung der wenig günstigen Fassaden der jetzt die Südseite begrenzenden Gebäude. Die Einfassung des Platzes an den beiden Langseiten durch eine bzw. mehrfache Baumreihen paßt sich, abgesehen von dem schiefwinkeligen Verlauf derselben, dem Charakter des Platzganzen und der Architektur der umgebenden Bauten an. Die Verbindung der Straßenbahngleise an der Ecke des Kleberplatzes und der Gewerbslaubenstraße ist ungenügend. Zweckmäßig würde in der Südwestecke noch eine Fuß-

gängerverbindung (Passagendurchbruch) mit dem neuen Straßenzug herzustellen sein.

Außerdem ist neben anderen ein reizvoller Entwurf No. 45 „Block A“ (siehe Textbild 4), von Professor P. Bonatz und Architekt Scholer-Stuttgart, angekauft worden, der den Wunsch nahelegt, seine vortrefflichen Gedanken bei der Ausführung mit zu verwenden. Von den übrigen Entwürfen möchten wir insbesondere noch auf den von Hans Bernoulli in Charlottenburg hinweisen, der aus dem jetzt fast rechteckigen Platz ein Fünfeck machen will und dementsprechend „Fünfeck“ auch als Kennwort gewählt hatte.

Der „Korrespondenz des Ansiedlungsvereins Groß-Berlin“ entnehmen wir zum VERKAUF DES BERLINER BESITZES IN TREPTOW: Die Stadt Berlin besitzt in Treptow noch freies Land. Das Land dient jetzt zu Laubenkolonien. Die Treptower wünschen, daß Berlin sein Land aufteilt und besiedelt.

Der Gier nach Besiedelung soll also wieder einmal eine große Fläche geopfert werden. Ein freies, offenes Fenster, durch das bisher der Strom der Luft von außen nach den bebauten Vierteln frei hereinströmen konnte, soll zugemacht werden. Dabei ist es auffällig, daß bisher nicht der Landbesitzer Berlin den Drang nach Besiedelung verspürt hat, wie das sonst der Fall ist, sondern die anderen, die von dem Zubauen eigentlich manchen Nachteil haben. Denn im allgemeinen hat es kein Hausbesitzer und kein Mieter gern, wenn ihm gegenüber eine neue Straße entsteht, die ihm die Aussicht versperrt. Aber die Treptower haben schon bisher der Stadt Berlin eine hohe Grundsteuer auferlegt, und sie haben gedroht, diese noch zu erhöhen, wenn Berlin nicht verkauft.

Indeß man muß betonen, daß das Drängen der Treptower auf die Aufteilung des Berliner Landes durchaus nicht allgemein ist. Es ist lediglich bei einem Teil der Grundbesitzer vorhanden, die sich sagen, wenn ein Ort 100 000 Einwohner hat, ist der Grund und Boden teurer, als wenn er nur ein Viertel soviel zählt. Man sieht hier wieder den Schaden unserer Kommunalgesetze, daß namentlich in Landgemeinden zwei Drittel der Vertreter Grundbesitzer sein müssen.

Berlin hat nun die Absicht geäußert, seinen Treptower Grundbesitz zu veräußern. Man kann ja dabei sagen, für Treptow ist die Veräußerung nicht ganz so schlimm, wie wenn andere nahe Orte ihre Besiedelung verdichten. Denn die Gemeinde hat in den Parks Luftquellen genug. Aber für Berlin ist es doch verhängnisvoll, wenn es seinen letzten großen Grundbesitz losschlägt. Vor 100 Jahren besaß Berlin in oder unmittelbar vor seinen Toren noch gegen 10 000 Morgen Land. Nach der Ablösung der verschiedenen Jagd- und Hutungsgerechtigkeiten waren es in der Mitte des vorigen Jahrhunderts noch immer 3600 Morgen. Allein in den Jahren von 1877 bis 1905 hat Berlin für 46 Millionen Mark Land zu Baustellen verkauft. Was wäre dieser Boden wert, wenn Berlin ihn heute noch besäße!

Wenigstens dürfte die Stadt nur unter bestimmten Bedingungen verkaufen. 1. Nur im Erbbaurecht. Verschiedene Städte haben jetzt Versuche mit diesem Recht gemacht. In Berlin trat schon 1872 der Oberbürgermeister Hobrecht mit einem solchen Plane hervor. Die Stadt Berlin sicherte sich auf diese Weise den Wertzuwachs des Landes, der in jener Gegend jedenfalls sehr bedeutend ist. 2. Sollte die Stadt nicht an Bodengesellschaften verkaufen und diese das Fett abschöpfen lassen, sondern es sollte dort eine Musterkolonie, eine Gartenstadt schaffen, mit den nötigen Baubeschränkungen, schönen Plätzen, Spiel- und Sportanlagen, niedrigen Reihenhäusern möglichst nach dem Eigenhaussystem.

Was der Stadt Berlin leider auf dem Tempelhofer Felde versagt geblieben ist, zu zeigen, wie eine moderne Stadtanlage geschaffen werden muß, das könnte sie hier leisten. Und zwar um so mehr, als sie zugleich Besitzerin des Grund und Bodens ist. Und wenn auch die Treptower vorläufig nicht nach Berlin eingemeindet werden, die Aussicht dazu würde vielleicht wachsen, wenn Berlin bei der Besiedelung die Hand im Spiele behielte.

Friedrich Weinbrenners BADISCHE RESIDENZSTADT-ANLAGE. Mit einem Übersichtsplan von F. Gerstner, Frankfurt a. M. Als vorbildlich für moderne Städteanlagen, die nach einem einheitlichen Plane entstanden sind, dürfen die beiden Residenzen Nancy und Karlsruhe angesehen werden; erstere ließ in den dreißiger Jahren des 18. Jahrhunderts der entthronte Polenkönig Stanislaus Leszczynski anlegen, letztere verdankt dem ersten badischen Großherzog Carl Friedrich ihre Entstehung. Dieser erkannte die Mängel der ungefähr gleichzeitig mit Nancy entstandenen Fächerstadt seines Ahnen Carl Wilhelm, deren strahlenförmig vom Schlosse ausgehende Straßen der Weiterentwicklung Schwierigkeiten bereiteten, und beauftragte deshalb den talentvollen früheren Zimmermann, späteren Baudirektor Friedrich Weinbrenner im Jahre 1797 damit, einen Residenzplan zu entwerfen, der Straßen und Gebäude ohne allzu störende schiefe Winkel in akademisch geordneter Weise zu gewinnen ermöglichte. Weinbrenners gründliche Studien in Wien, Berlin und Rom befähigten den einsichtigen Meister, dessen Idee in der Gesamtanlage und der genialen Verschmelzung mit den gegebenen Grundzügen der Fächerstadt der beifolgende Übersichtsplan*) ersichtlich macht, eine für den späteren Städtebau vorbildliche Anlage zu entwerfen und in ihren wesentlichen Zügen zur Ausführung zu bringen, gefördert durch das weitblickende Verständnis und die Tatkraft des fürstlichen Bauherrn, der die auch ihm entgegenkommenden Residenzbewohner durch Baugnaden bewog, ihre Bedürfnisse an Privatbauten denen der Öffentlichkeit anzupassen zu einem gedeihlichen Ganzen.

Abb. 5.

Den Grundzug des Weinbrennerschen nach Norden situierten Planes bildet die vom Schloß als dem nördlichen End- und Ausgangspunkte der Stadt genau nach Süden ziehende, im Ettlinger Tor hin, heutigen Bahnhof, endigende Hauptstraße (von 900 m Länge), Carl-Friedrich-Straße benannt. Sie steht senkrecht auf der von Ost nach West laufenden bereits vorhanden gewesenen Langen (jetzt Kaiser-) Straße (2200 m lang), deren Endpunkte von den äußersten Strahlen des alten Fächernetzes im Mühlburger und Furlacher Tor getroffen werden. Die Carl-Friedrich-Straße, mit den vor dem Schloß liegenden gärtnerischen Anlagen beginnend, schneidet die viertelkreisförmig angeordneten Arkaden der Barockzeit, zieht zur Langen Straße und erweitert sich von da an forumartig als Marktplatz, an dessen Ostseite die evangelische, in römisch-korinthischem Stil großartig angelegte Stadtkirche von 2 Lyceen begleitet wird, während westlich das markige Rathaus ein würdiges Gegenüber bildet. Im übrigen rahmt den großartigen Platz die einheitliche Gruppierung von Bank-, Gast- und Privatgebäuden ein. Den Mittelpunkt dieses Marktplatzes bildet die große Sandstein-Pyramide, des Grabmals des Gründers des barocken Stadtanfanges. — Südlich fortgesetzt in der ursprünglichen Breite enthält die Schloßstraße außer bedeutenden Privathäusern das Gesellschaftshaus „Bürgerverein“, jetzt Landesgewerbehalle. Nach Süden folgt eine im Grundriß kreisförmige Erweiterung, der Rondellplatz mit dem

*) Den Plan verdankt der Verfasser Herrn Dipl.-Ing. Valdenaire, der jüngst im Frankfurter Architekten-Verein Weinbrenners Werke vorführte.

portikusgeschmückten Markgrafenpalast und Privatpalästen auf den anderen Ecken, deren durch den vorgefundenen Fächer erschwerte Grundrisse Meisterlösungen darstellen, wie Weinbrenners von seinen Schülern gesammelte Werke zeigen.

In den Rondellplatz münden symmetrisch Erbprinzen- und Markgrafenstraße, nach den genannten Toren im O. und W. ziehend und bedeutende Bauten Weinbrenners enthaltend. In der ersteren liegt die katholische Stadtkirche, eine stattliche Nachbildung des Pantheons in Rom. Andere Gebäude W.s sind die Infanterie- und Kavalleriekaserne, das Ständehaus, verschiedene Apotheken, Gasthäuser und Bankgebäude, wie zahlreiche herrschaftliche und bürgerliche Wohnhäuser. Abgebrannt und durch Neubauten ersetzt sind Hoftheater und Synagoge. Als Baudirektor hat Weinbrenner auch in vielen badischen Städten charaktervolle und trefflich angeordnete Werke geschaffen, z. B. das Kurhaus in Baden-Baden, die Kommandantur in Freiburg u. s. f. Meister Weinbrenner war sowohl in der Anlage als in der Durchführung des Städtebaues ein ungewöhnlich erfolgreicher und vorbildlicher Architekt. Aus seiner Schule gingen Hübsch und Eisenlohr hervor, die den Grund zur späteren Technischen Hochschule in Karlsruhe legten. Gerstner, Frankfurt a. M.

Das Königlich Sächsische Ministerium des Innern hat mit Dekret vom 10. Oktober 1910 die Bauordnung für das Plangebiet der GARTENSTADT HELLERAU genehmigt, und zwar zunächst nur auf die Dauer von 2 Jahren.

Die Gartenstadt hofft auf Grund dieser, die künstlerischen Absichten fördernden Bestimmungen durchführen zu können und somit zum ersten Male in größerem Umfange zu zeigen, was die baukünstlerischen Kräfte der Gegenwart bei genügender Bewegungsfreiheit und richtiger Organisation vermögen. Gegenwärtig sind etwa 200 grössere und kleinere Ein-, Zwei- und Vierfamilienhäuser nach Entwürfen von Riemerschmid, Fischer, Muthesius, Tessenow, Hempel, Hohrath, Tscharmann, Kühn errichtet und bewohnt, ferner befindet sich im Betriebe die Fabrikanlage der Deutschen Werkstätten für Handwerkskunst, G. m. b. H., von Riemerschmid entworfen, und eine Waldwirtschaft ebenfalls von Riemerschmid. Endlich der Marktplatz mit den Geschäftshäusern, dem Gasthause mit Saal und Fremdenzimmern und einem Ledigenheim, sämtlich von Riemerschmid. Bekanntlich bleibt das ganze Land aus sozialpolitischen Gründen Eigentum der Gartenstadt-Gesellschaft bzw. der Baugenossenschaft, die sich allmählich in Stiftungen umwandeln werden, und die Häuser können demzufolge nur gemietet werden. Das Mietverhältnis ist von seiten der Gesellschaft unkündbar. Eine elektrische Straßenbahn verbindet Hellerau mit Dresden in etwa 20 Minuten.

Im folgenden teilen wir die wesentlichsten Bestimmungen aus der Bauordnung mit dem Bemerken mit, daß auch die Bestimmungen über Bauweise und Nebengebäude denselben sozialen und künstlerischen Geist atmen.

Alle Baugesuche für das Plangebiet Hellerau sind vor Einreichung bei der Gemeindebehörde durch einen der Gesellschaft Hellerau zur Seite stehenden Sachverständigenausschuß, der Bau- und Kunstkommission Hellerau, durchzuprüfen. Dieser hat dafür zu sorgen, daß die Bebauung in einer durchaus künstlerischen Weise erfolgt und im allgemeinen das Gelände weniger ausgenutzt wird, als es nach dem allgemeinen Baugesetz zulässig wäre.

Verkehrsstraßen erhalten ein 20 cm starkes Packlager und eine 15 cm starke Schotterdecke, Wohnstraßen einen 15 cm starken Unterbau aus Grobschlag und eine 12 cm starke Schotterdecke. Bei feinem Sand als Untergrund bleibt auch bei Wohnstraßen die Forderung eines Packlagers vorbehalten. Als Verkehrsstraßen in diesem Sinne gelten bis auf weiteres die Straßen 1 und 6, die Dresdener Straße, der Pillnitz-Moritzburger Weg, die Straße 2, die Hendrichstraße und der Kommunikationsweg nach Klotzsche-Rähnitz.

Die Einfügung von durchgehenden Wohnstraßen in die Baublöcke ist zulässig. Die Breite solcher Wohnstraßen muß mindestens 4 m betragen. Die Gebäude haben jedoch von der Straßenfluchtline einen solchen Abstand zu erhalten, daß eine spätere Verbreiterung der Straße auf 8 m möglich ist. Das zu dieser Verbreiterung erforderliche Land ist auf Erfordern der Baupolizeibehörde unentgeltlich, pfand- und oblastenfrei an die Gemeinde abzutreten.

Um die Schaffung entsprechender Straßenbilder zu erleichtern, werden besondere Baufluchtlinien nicht aufgestellt. Vordergebäude müssen jedoch von den jenseits der Straße liegenden Vordergebäuden stets einen Abstand von mindestens 12 m, im Kleinwohnhäuserviertel von mindestens 10 m haben.

Das Plangebiet zerfällt in fünf Bauzonen, und zwar:

A. Kleinhäuserviertel,
B. Villenviertel,
C. Viertel für Wohlfahrtseinrichtungen,
D. Gelände für Fabrikanlagen,
E. Das übrige Gelände bleibt bis zum Erlaß von Bauvorschriften von der Bebauung ausgeschlossen, soweit nicht einzelne Teile ausgeschieden und einem der Viertel A, B, C, D einbezogen werden.

A. Kleinhäuserviertel.

Im Kleinhäuserviertel sollen in der Regel nur Einfamilienhäuser, in offener Bauweise oder zu Gruppen vereinigt, errichtet werden. Die Häuser dürfen, insoweit sie in Gruppen zusammengeschlossen werden, nur aus Erdgeschoß und ausgebautem Dach, oder aus Erdgeschoß und Obergeschoß mit oder ohne Dachausbau bestehen. Freistehende Wohnhäuser können Erd-, Obergeschoß und ausgebautes Dach erhalten. Ein über dem 1. Obergeschoß gelegenes, ausgebautes Dach darf nur zur Hälfte der Baufläche abzüglich der Treppe zu Wohnzwecken hergesteellt und benutzt werden. In Einfamilienhäusergruppen kann von der Errichtung von Brandmauern zwischen den einzelnen Häusern abgesehen, doch muß mindestens in einer Entfernung von je 30 m eine Brandmauer errichtet werden.

Am Marktplatz dürfen die Häuser in geschlossener Reihe errichtet werden. In bezug auf ihre Höhe gelten die über Gruppenbauten getroffenen Bestimmungen.

An den Plätzen und im Bedarfsfalle im Interesse des Straßenbildes sind bei ausreichender Grundstücksgröße Ausnahmen zulässig.

Näher als 1,75 m an die Nachbargrenze herantretende Umfassungen sind als Brandmauern auszuführen oder in geeigneter Weise feuersicher zu verkleiden.

Bei der Stellung der Gebäude zueinander und ihrer Höhenbemessung ist daraut Bedacht zu nehmen, daß jeder freistehenden, mit Fenstern versehenen Gebäudeseite ein Lichteinfallwinkel von 45 ^{0} gewährleistet bleibt.

Die Baugrundstücke dürfen höchstens zu einem Viertel ihrer gesamten Fläche mit Wohn- oder Nebengebäuden bebaut werden.

Die lichte Höhe der Wohnräume soll nicht unter 2,50 m betragen, sie kann jedoch in besonderen Fällen, namentlich bei genügender Grundfläche und zur Ermöglichung des Baues von freistehenden Einfamilienhäusern bis auf 2,30 m herab zugelassen werden. Die Mindestfläche der bewohnten Räume einer Wohnung hat 45 qm zu betragen.

B. Villenviertel.

Im allgemeinen dürfen die Grundstücke nur mit freistehenden Einfamilienhäusern bebaut werden. Bei ausreichender Grundstücksfläche und genügenden seitlichen Abständen sollen, soweit es für die architektonische Ausgestaltung des Straßenbildes erwünscht ist, auch Gruppenbauten nachgelassen sein. Die Baugrundstücke dürfen bis zu höchstens einem Fünftel mit Wohn- und Nebengebäuden besetzt werden. Hauptwohngebäude dürfen höchstens zwei Vollgeschosse und ausgebautes Dach erhalten. Mehr wie drei Wohnungen dürfen in einem Hause nicht eingerichtet werden.

Die lichte Höhe der Wohn- und Arbeitsräume soll nicht unter 2,60 m betragen; bei wirtschaftlichen Nebenräumen kann bei genügender Grundfläche und genügendem Luftraume eine lichte Höhe bis zu 2,30 m nachgelassen werden.

Die seitlichen Grenzabstände müssen mindestens betragen bei eingeschossigen Häusern 4 m, bei zweigeschossigen Häusern 4,50 m, bei eingeschossigen Gruppenbauten 6 m und bei zweigeschossigen Gruppenhäusern 8 m. Ausgebautes Dach ist hierbei nicht als Geschoß gerechnet.

Vor und hinter dem Hauptgebäude ist mindestens ein freier Raum

von 10 m Tiefe als Hof und Garten von jeder Bebauung frei zu lassen. Lauben und Gartenhäuser werden jedoch nicht als Bebauung gerechnet. Bei Grundstücken ohne Vorgärten ist der freie Raum hinter dem Hause angemessen zu vergrößern. Bei Grundstücken, deren Garten in angemessener Größe neben das Wohnhaus zu liegen kommt, kann eine Hoftiefe hinter dem Hause von 4 m zugelassen werden.

C. Viertel für Wohlfahrtseinrichtungen.

Die Gebäude für Wohlfahrtseinrichtungen (als solche sind geplant: Festsaal, Sitzungszimmer, Bibliothek, Kindergarten, Badeanstalt, Ausstellungsraum) haben den landesgesetzlichen Vorschriften allenthalben zu entsprechen. Ihre äußere Gestaltung muß sich dem Charakter der Gartenstadt harmonisch einfügen.

D. Gelände für Fabrikanlagen.

Alle gewerblichen Anlagen, mit deren Betrieb für die Umgebung eine Gefährdung oder Belästigung durch Rauch, Ruß, üble Gerüche, außergewöhnliches Geräusch oder dergleichen verbunden sein kann, insbesondere alle den Vorschriften in § 16 ff. der Reichsgewerbeordnung unterliegenden Anlagen sind vom Plangebiet Hellerau ausgeschlossen. Im Fabrikviertel dürfen die einzelnen Grundstücke höchstens bis zu einem Viertel mit Gebäuden und Schuppen besetzt werden. Die seitlichen Grenzabstände haben bei eingeschossigen Gebäuden mindestens 4 m, bei mehrgeschossigen Gebäuden mindestens zwei Drittel der Hauptsimshöhe zu betragen.

Jedem, der zur Hygiene-Ausstellung in Dresden fährt, kann nur geraten werden, auch der Gartenstadt Hellerau einen Besuch abzustatten.

NEUE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

DIE BAU- UND BODENPOLITIK DER STADT AACHEN. Denkschrift des Oberbürgermeisters der Stadt Aachen an die Stadtverordnetenversammlung. Aachen 1911. La Ruelle'sche Akzidenzdruckerei (Inh. Jos. Deterse).

ÖSTERREICHISCHE RUNDSCHAU. Band XXVIII. Heft 2. 15. Juli 1911. Herausgeber: Dr. Alfred Freiherr v. Berger, Dr. Karl Glossy, Leopold Freiherr v. Chlumecky, Dr. S. Freiherr v. Oppenheimer. 6 Hefte vierteljährlich. 6 Kronen. Wien und Leipzig. K. u. k. Hof-Buchdruckerei und Hofs-Verlagsbuchhandlung Carl Fromme. Für Deutschland: L. Staackmann Verlag in Leipzig.

MITTEILUNGEN DER ZENTRALSTELLE FÜR WOHNUNGSREFORM IN ÖSTERREICH. No. 19. Wien. Juni 1911. Herausgeber: „Zentralstelle für Wohnungsreform in Österreich", Wien I, Stubenring 8.

DIE DEUTSCHE GARTENSTADT-BEWEGUNG. Zusammenfassende Darstellung über den heutigen Stand der Bewegung. Mit zahlreichen Abbildungen und Plänen. 1911. Verlag der Deutschen Gartenstadt-Gesellschaft, Berlin-Schlachtensee. Preis 2,— Mk.

ZEITSCHRIFT FÜR HOCHSCHULPÄDAGOGIK. Jahrgang II. Heft 3. Juli 1911. Vierteljahrsschrift herausgegeben von der „Gesellschaft für Hochschulpädagogik". Ernst Wiegandts Verlagsbuchhandlung, Leipzig (Verlagsabteilung der Buchhandlung Alfred Lorentz). Bezugspreis: Mitglieder 2,— Mk., Nichtmitglieder 5,— Mk. jährlich.

GEWERBE-MUSEUM BREMEN. Bericht über das Jahr 1910. Erstattet vom Direktor Prof. E. Högg.

JAHRBUCH DER WOHNUNGSREFORM 1908/10. Fünfter Jahrgang. Herausgegeben vom Deutschen Verein für Wohnungsreform durch den Generalsekretär Dr. K. v. Mangoldt. Göttingen, Vandenhoeck und Ruprecht, 1911. Preis 2,— Mk.

GARDEN CITIES AND TOWN PLANNING. New Series. Vol. I. No. 7. August 1911.

NATIONAL HOUSING AND TOWN PLANNING COUNCIL. Notes on the effect of limiting the Number of Houses to the Acre under the Town Planning Clauses of the Housing and Town Planning Act. — Communicated by Mr. Raymond Unwin.

CHRONIK.

Ein Wettbewerb des Barmer Architekten-Vereins betr. Entwürfe für einen BEBAUUNGSPLAN EINES GELÄNDES AM OBERHEIDT IN BARMEN ist für die Mitglieder zum 10. Dezember d. J. erlassen. Drei Preise von 1500, 1000 und 800 Mk.; zwei bis drei Ankäufe für je 200—300 Mk. Unter den Preisrichtern die Herren: Stadtbaurat Köhler in Barmen, Architekt Metzendorf in Essen, Architekt Franz Brantzky in Köln a. Rh., Architekt Dr. Hecher in Düsseldorf und Architekt Heinr. Frese in Barmen. Ersatzpreisrichter ist Herr Bauinspektor Freygang in Barmen. Es handelt sich um die Aufteilung verschiedener Gelände für Wohnhauszwecke, unter Berücksichtigung von Fernsichten und Durchblicken, die sich aus der hügeligen Lage ergeben.

AUS BUDAPEST. Auf der Städtebauausstellung in Berlin 1910 waren mehrere Teilbebauungspläne für Budapest ausgestellt, namentlich für den Umbau eines verwahrlosten Stadtteils, Taban genannt. Bei den erheblichen Aufwendungen, die in den letzten Jahren zur Weiterentwicklung der glänzenden ungarischen Hauptstadt gemacht werden — allein 95 Millionen Kronen für den Kleinwohnungsbau — ist von unserem ständigen Mitarbeiter, Herrn Dr. Ing. Forbáth, auf die Notwendigkeit hingewiesen worden, für diese Entwicklung einen einheitlichen Grundplan zu beschaffen. Er schreibt: „Dazu gehört aber vor allem, daß man sich darüber klar werde, wie das zukünftige Budapest überhaupt eigentlich aussehen soll. Denn das weiß heute weder die Hauptstadt selbst, noch auch der in solchen Fragen in letzter Instanz entscheidende hauptstädtische Baurat (eine im wesentlichen staatliche Behörde!). Und man sollte meinen, daß mit der Investierung von 270 Millionen Kronen, denen in weiterer Zukunft noch mehr folgen wird, denn doch vorsichtig zu Werke gegangen werden muß, ehe man sich nicht wenigstens einen allgemeinen Überblick über die zukünftige Gestaltung der Hauptstadt verschafft hat. Wie kann man sonst die Gewähr dafür bieten, daß nicht manche der jetzt mit dem Aufwande von Millionen hergestellten Schöpfungen nach wenigen Jahren den veränderten oder erst dann endgültig bearbeiteten Regulierungsplänen der Stadt werden zum Opfer fallen müssen? Und die Kosten, die die Feststellung eines Regulierungsplanes für das gesamte Gebiet des zukünftigen Groß-Budapest verursachen würde, sind im Verhältnis so unbedeutend, daß man verwundert sein muß, wie die Beschaffung eines solchen Planes bis heute verschoben werden konnte. Denn die Skizze zu einem Straßennetz, die vom Baurate vor nunmehr über 30 Jahren ausgearbeitet worden ist, kann als Regulierungsplan der Stadt, zu der Budapest gemacht werden soll und gemacht werden muß und für die sich die Investierung von Hunderten von Millionen rechtfertigen ließe, ernstlich wohl nicht betrachtet werden.

Der Bürgermeister Bárczy weiß das alles und hat es in einer Programmrede auch öffentlich verkündet. Regulierungsfragen nehmen in dem Arbeitsprogramm der unmittelbaren Zukunft überhaupt einen hervorragenden Platz ein. Und zwar mit Recht. Denn die Eröffnung der Elisabeth-Radialstraße, der Neubau des Taban, die richtige Ausnützung des aufzulassenden Wettrennplatzes, um nur die wichtigsten zu nennen, sind sowohl für die Bevölkerung in gesundheitlicher und wirtschaftlicher, als auch für den Stadtsäckel in finanzieller Hinsicht von weittragender

Bedeutung. Ihre Lösung hinauszuschieben, soll hier nicht befürwortet werden. Und doch wird man der Lösung solcher Detailfragen der Regulierung erst dann ganz beruhigt zustimmen können, wenn die Grundlinien für die Regulierung des ganzen Stadtgebietes erst einmal festgelegt sein werden. Wir erwarten es von der Energie des Herrn Bürgermeisters, daß die Zukunft der äußeren Gestaltung der Hauptstadt nicht mehr allzulange in vollständiges Dunkel gehüllt und ein Spiel des blinden Zufalls bleiben werde.

Ohne einen wohldurchdachten und auch die benachbarten Interessensphären der Hauptstadt umfassenden Regulierungsplan ist es ganz und gar unmöglich, irgend einer vernünftigen Verkehrspolitik die Wege zu ebnen. Daß die Verkehrsverhältnisse der Hauptstadt in jeder Hinsicht unhaltbare geworden sind, darüber sind sich alle beteiligten Faktoren einig. Es gilt das zunächst vom Fernverkehr. Die Unzulänglichkeit der Budapester Bahnhöfe wird je länger je mehr zur Landeskalamität. Der Personenverkehr hat sich in den letzten zehn Jahren verdreifacht, der Lastenverkehr fast verdoppelt, ohne daß zur leichteren Abwicklung des gesteigerten Verkehrs irgendwelche nennenswerte Aufwendung erfolgt wäre. Die vollständige Neuregelung der Budapester Bahnhofverhältnisse kann daher nicht mehr lange auf sich warten lassen. Und es kann zu verhängnisvollen und später nicht mehr gut zu machenden Fehlern führen, wenn diese Neuordnung nicht in harmonischem Zusammenhang mit der allgemeinen Stadtregulierung erfolgen sollte."

Dieser Anregung ist wohl die neuerliche Berufung des Berliner Architekten Jansen zu verdanken.

Mit dem Bau verkäuflicher EINFAMILIENHÄUSER DER BAUGENOSSENSCHAFT GÖGGINGEN ist nunmehr begonnen worden. Sie erstehen an einem von den Bauten der genossenschaftlichen Miethäuser südlich gelegenen Landstreifen. Der Kaufpreis jedes einzelnen der als Reihenhäuser erstellten Häuschen soll mit Vor- und Rückgarten von insgesamt rd. 100 qm 8500 Mk. bei 1500 bis 2000 Mk. — unter Umständen auch höherer Anzahlung — betragen. Die Hypotheken werden durch die Genossenschaft geregelt. Belehnt werden die Häuser nicht von jenen Stellen, von denen die Genossenschaften sonst Baugelder erhalten können (Versicherungsanstalt und Landeskulturrentenanstalt), sondern von Banken. Die Häuser werden 5,5 m breit und 10 m tief und erhalten im Erdgeschoß neben einer großen Küche und einem Spülklosett ein großes Wohnzimmer, im ersten Stock zwei große Zimmer und eine Kammer. Auf dem geräumigen Dachboden läßt sich, wenn notwendig, ein weiteres Zimmer einbauen. Die Häuser werden ganz unterkellert, wodurch es möglich ist, neben der mit Waschkessel versehenen Waschküche und einem geräumigen Keller auch ein mit massivem Ofen und Emaillewanne ausgestattetes Bad einzurichten. Sämtliche Räume sind mit Gasbeleuchtungseinrichtung, die Küche mit einem größeren Gaskocher versehen. Der sogenannte „Ulmer Vertrag" dient dazu, den Charakter der Anlage zu wahren. Er ist bestimmt, daß größere bauliche Veränderungen, z. B. die Errichtung von Rückgebäuden in den Gärten usw., nicht vorgenommen werden dürfen. Die Einrichtung eines Hauses zu einem Gewerbebetrieb bedarf der Genehmigung der Baugenossenschaft. Der Baugenossenschaft steht das Wiederkaufsrecht zu, und zwar in folgenden Fällen: wenn der Grundstückseigentümer oder sein Rechtsnachfolger das Haus veräußern will, wenn der Eigentümer eine weitere Hypothek aufnimmt ohne Wissen der Genossenschaft, wenn der Eigentümer das Haus nicht selbst bewohnt, oder wenn er in Konkurs gerät. Die Wiederkaufssumme wird durch eine von beiden Teilen ernannte Schätzungskommission festgestellt. Der Eigentümer soll Mitglied der Baugenossenschaft sein. Aus dem Mietpreis von 27 Wohnungen der anliegenden Gegend berechnet, ergibt sich für die Mietwohnung in annähernd gleicher Größe für jeden Raum (Küche nicht, wohl aber Kammern, Badezimmer, Garderoben usw. als Raum gerechnet) ein Durchschnittspreis von 97,37 Mk. für das Jahr. Die Einfamilienhäuser müssen in der Weise berechnet werden, daß Anzahlung und erste Hypothek zu 4%, zweite Hypothek zu 4½% angeschlagen wird. Dazu kommt noch Wasserzins, Gebühr für Tonnenabfuhr und unterirdische Entwässerung (deren Anschluß an die Augsburger Schwemmkanalisation beschlossen wurde) und ein kleiner, vom ersten Jahr an für Reparaturen ausgesetzter Betrag in Gesamthöhe von 53 Mk., so daß man den Preis für die „Miete im eigenen Hause" auf 400 Mk. anschlagen muß. Nimmt man wie bei den Mietwohnungen auch hier die Küche nicht, wohl aber den Baderaum als eigenen Raum an, so ergibt sich ein Durchschnittspreis von 80 Mk. für den Raum, also ein wesentlich unter dem Preis der Mietwohnung zurückbleibendes Ergebnis. Dazu kommt noch, daß der Garten des Einfamilienhauses bei zweckentsprechender Ausnützung mindestens auf 50 Mk. Jahresertrag anzuschlagen ist, daß der Bodenraum geräumig ist, die Waschküche nur den Zwecken des Hauses dient. — Dieser Berechnung der von der Genossenschaft erstellten Einfamilienhäuser stellt sich die der von der privaten Bauunternehmung erstellten Einfamilienhäuser am Brunnenbach in Augsburg-Pfersee mit einem ähnlich günstigen Bild an die Seite. Sie besitzen eine um 5,3 qm größere Grundfläche (60,3 qm) und dementsprechend neben einer Veranda einen Raum mehr. Der Gesamtaufwand für Verzinsung einer Mindestanzahlung von 2000 Mk. mit 4%, einer ersten und zweiten Hypothek mit 4½% und eines entsprechenden Betrages für Reparaturen und Nebenauslagen beläuft sich bei einem Durchschnittspreis von 9000 Mk. auf 465 Mk., der Durchschnittspreis für den Raum und das Jahr somit auf 77,50 Mk. Auch hier ist der Nutzungswert des Gartens noch in Anschlag zu bringen. Bei Mietwohnungen in Pfersee kostet der Raum durchschnittlich etwa 100 Mk.

ERRICHTUNG EINER AKADEMIE FÜR KOMMUNALE VERWALTUNG IN DÜSSELDORF. Wie bereits in der Tagespresse kurz mitgeteilt, hat die Stadtverordneten-Versammlung zu Düsseldorf am 25. Juli auf Grund einer vom Beigeordneten Dr. Most ausgearbeiteten Denkschrift dem Vorschlage der Verwaltung auf Errichtung einer Akademie für kommunale Verwaltung zugestimmt. Die neue Hochschule wird die erste und einzige ihrer Art in Deutschland sein. Anregung zu ihrer Errichtung boten die Ausführungen des Bonner Universitätsprofessors Dr. Stier-Somlo auf dem Rheinischen Gemeindetag vom 19. Juni 1911, wo der Gedanke zur Gründung einer solchen Anstalt von allen Seiten auf das lebhafteste begrüßt wurde. Die Akademie bezweckt die Ausbildung leitender Kommunalbeamter, also insbesondere künftiger Stadt- und Landbürgermeister auf der Grundlage hochschulmäßigen Unterrichts, der einerseits die für dem Kommunalbeamten wichtigen Rechts- und Wirtschaftsmaterien, andererseits die verschiedenen Gebiete der kommunalen Praxis berücksichtigt. Die Studiendauer soll zwei Semester umfassen. Ein eingehender Lehrplan wird demnächst veröffentlicht werden, nebst den Namen der Dozenten, die teils Universitätsprofessoren, teils Praktiker sind. Über die Aufnahmebedingungen geben die Satzungen der Akademie genaue Auskunft. Sie sind vom Direktorium der Akademie (Adresse: Oberbürgermeisteramt Düsseldorf) kostenlos zu beziehen, wo auch jede Auskunft erteilt wird.

STÄDTEBAULICHE FRAGEN sind auch in diesem Jahre auf der Gemeinsamen Tagung für Denkmalpflege und Heimatschutz in Salzburg, sowie auf dem III. Internationalen Kongresse für Wohnungshygiene in Dresden behandelt worden. Dort in Salzburg haben 1. Hofrat Dr. Strzygowsky aus Wien über „Die Denkmäler Salzburgs im Rahmen des Stadtbildes", 2. Geheimer Hofrat Professor Dr. Gurlitt aus Dresden über „Die Erhaltung des Kernes alter Städte", 3. Professor Dr. Fuchs aus Tübingen über „Heimatschutz und Wohnungsfrage", 4. Oberbaurat Schmidt aus Dresden über „Bauberatung und Heimatschutz" gesprochen, während in Dresden 1. Geheimer Hofrat Professor Dr. Wuttke sich über „Zweckverbände und Wohnungswesen", 2. Königl. Baurat Professor Diestel über „Bauordnung und Wohnungshygiene", 3. Oberbaurat Schmidt über „Kleinhausbau oder Massenmiethaus" verbreitet haben, abgesehen von anderen Rednern, die mit Erweiterungen über die Wohnungshygiene, Baupolizei, Heimatschutz und die Form der Kleinwohnungen mehr oder minder wichtigen Einzelfragen des Städtebaues berührten.

DAS KUNSTGEWERBEMUSEUM veranstaltet von Oktober bis Dezember 1911 einen Vortragszyklus von sechs Vorträgen des Regierungsrats Erich Blunck: „Denkmalpflege mit Bezug auf Baukunst und Kunstgewerbe". Die Vorträge finden Montags, abends pünktlich von 8½ bis 9½ Uhr, im großen Hörsaale Prinz-Albrecht-Straße 7/8, Hof, statt und beginnen am Montag, den 16. Oktober.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

a

b

Bebauungsplan für das Biegenviertel in Marburg an der Lahn.

a) Blick in die Biegenstraße,
b) Lageplan.

Architekt: Stadtbaurat Bewig, Marburg an der Lahn.

a

b

Bebauungsplan für das Biegenviertel in Marburg an der Lahn.

a) Kirche mit Vorplatz an der Grimmstraße,
b) Kirchplatz an der Biegenstraße.

Architekt: Stadtbaurat Bewig, Marburg an der Lahn.

Bosnische Städte.

Sarajevo und Mostar (von der Brücke stromaufwärts).

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Bosnische Städte.

Römerbrücke und Gesamtansicht von Mostar.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Bosnische Städte.

Pocitelj (Herzegowina) und Travnik.

Jahrgang VIII
DER STÄDTEBAU
1911

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Bebauungsplan für Prödel—Zöbigker bei Leipzig.

Wettbewerbsentwurf zu einem Verbauungsplan für Königgrätz i. Böhmen.

I. Preis. Verfasser: Arch. Vlad. Zákrejs,
Ing. Jos. Sĕgna u. Arch. C. Wenzel Rejehl.

Wettbewerbsentwurf zu einem Verbauungsplan für Königgrätz in Böhmen.

II. Preis. Verfasser: Arch. Oldrich Liská und M. U. Dr. Ot. Klumpar.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Der Umbau der Altstadt in Stuttgart.

Arch. Hengerer, Stuttgart.

Naturaufnahmen.

Jahrgang VIII
DER STÄDTEBAU
1911

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Der Umbau der Altstadt in Stuttgart.

Arch. Hengerer, Stuttgart.

Naturaufnahmen.

Jahrgang VIII

DER STÄDTEBAU

1911

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Der Umbau der Altstadt in Stuttgart.

Arch. Hengerer, Stuttgart.

Naturaufnahme.

Jahrgang VIII
DER STÄDTEBAU
1911

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

b

a. New York, Hochbahn.
b. Brooklyn, Hochbahn.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

b

c

a. Berlin, Viadukt in der Bülowstraße.

b. „ Probestrecke der Schwebebahn in der Brunnenstraße.

c. „ Viadukt auf der Warschauer Brücke.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Bebauungsplan für Passau—St. Nicola.

Architekt: Franz Geiger, München.

BLICK AUF DEN HAUPTPLATZ (STRASSE XVII.)

BLICK VOM RECHTEN INNUFER

DER STÄDTEBAU

Bebauungsplan für Passau—St. Nicola.

Architekt: Franz Geiger, München.

SÜDEN.

PROFILSCHNITT I–K.

KIRCHE

TERRASSE

STRASSE XVIII a

STRASSE XVII b

STRASSE XVI b

STRASSE VII a

STRASSE IX

STRASSE VI b

LEGENDE:

DIE PROFILSCHNITTE sind in annähernd gleicher Richtung gesehen, sodass links SÜDEN ist.
MASSSTAB sowohl der Höhen als der Längen = 1 : 400.
GELÄNDE also in natürlicher Böschung.
GEBÄUDEHÖHEN sind Maximalhöhen.
VORGARTENBREITE ist Mindestbreite
GEBÄUDE IM SCHNITT bedeuten geschlossenes System oder längere Gruppenbauten
GEBÄUDE IN ANSICHT bedeuten offenes System (Ein- u. Zweifamilienhäuser – Kleinwohnungen)

FOLGENDE NICHT EIGENS AUFGEFÜHRTE PROFILE ENTSPRECHEN AUFGEFÜHRTEN:

II = I b	XXV = IX	BEI VERSCHIEDENER STRASSENBREITE IN EINER STRASSE BEHALTEN FAHRBAHN u. BÜRGERSTEIG DAS GLEICHE VERHÄLTNIS ZUEINANDER.
V a = I b	XXVI = I a	
VII b = I a	XXVII = XIX	
VIII = I b	XXVIII = IV	
XXI = XX		

PROFILSCHNITT L–M.

STRASSE XII

INDUSTRIE-GLEIS.

STRASSE XI a

STRASSE X b

STAATSBAHN

PROFILSCHNITT C–D.

STRASSE XXII

STRASSE I a

STRASSE XX a

STRASSE XIX

STRASSE XVII c

STRASSE XVI c

PROFILSCHNITT G–H.

STRASSE IV a

STRASSE I b

STRASSE IV b

STRASSE V b

STRASSE XVI a

PROFILSCHNITT A–B.

STRASSE XXIII.

STRASSE III.

PROFILSCHNITT E–F.

STRASSE VI a

STRASSE X a

10 0 10 20 30 40 50 METER

DER STÄDTEBAU
1911

Bebauungsplan für Passau—St. Nicola.

Architekt: Franz Geiger, München.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

„Volkswohl".

Entwurf: „Volkswohl".

Ein Preis von 2000 M. — Verfasser: Backes und Zache, Straßburg i. E.

„Grüß Gott".

„Drei".

Entwurf: „Grüß Gott".

Ein Preis von 1000 M. — Architekten: Heinrich Brabant und Robert Dirr, Metz.

Entwurf: „Drei".

Ein Preis von 1600 M. — Architekten: K. Bonatz, Georg Martin und Karl Wolf, Straßburg i. E.

„Im Sonnenschein".

„Rot-weiß".

Rheinwald.

Entwurf: „Im Sonnenschein".

Ein Preis von 1600 M. — Verfasser: G. Schalk, J. Keller und L. Trimper, Mülhausen i. E.

„Howard“.

„Legende“.

Entwurf: „Howard“.

Angekauft. — Architekt: Schimpf, Straßburg i. E.

Entwurf: „Legende“.

Angekauft. — Architekten: K. Bonatz, Georg Martin und Karl Wolf, Straßburg i. E.

a

b

a. Boston, Hochbahn, Bahnhof Dudley-Street.

b. New York, Hochbahnstrecke im Zuge des Subway.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Verbindung der Prager Altstadt mit der Belvedere-Bergplatte

Architekt: Jos. Pospisil, Sarajewo.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Grundriß A. (Siehe Schnittzeichnung Tafel 24).

Grundriß B.

Grundriß C.

Jahrgang VIII
DER STÄDTEBAU
1911

Verbindung der Prager Altstadt mit der Belvedere-Bergplatte

Architekt: Jos. Pospisil, Sarajewo.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Wettbewerbsentwurf „Montebello“ zum Bebauungsplan für das Südgelände von Schöneberg bei Berlin.

I. Preis. Architekt Prof. Bruno Möhring, Berlin.

Jahrgang VIII
DER STÄDTEBAU
1911

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

b

Wettbewerbsentwurf „Montebello“ zum Bebauungsplan für das Südgelände von Schöneberg bei Berlin.

a. Blick von der südlichen Anhöhe nach dem Marktplatz.

b. Blick vom Marktplatz nach der südlichen Anhöhe.

Architekt Prof. Bruno Möhring, Berlin.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

MARIENDORF
GEMARKUNG
MARIENDORF
GEMARKUNG
STEGLITZ

Wettbewerbsentwurf „Neuland" zum Bebauungsplan für das Südgelände von Schöneberg bei Berlin.

Ein II. Preis. Architekt Stadtbauinspektor Paul Wolf, unter Mitwirkung von Regierungsbauführer F. Freymüller, Schöneberg.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Wettbewerbsentwurf „Neuland" zum Bebauungsplan für das Südgelände von Schöneberg bei Berlin.

Blick aus der Vogelschau auf die achsiale Anlage der Straße 14 und des Spielplatzes im westlichen Teil.

Ein II. Preis. Architekt Stadtbauinspektor Paul Wolf, unter Mitwirkung von Regierungsbauführer Freymüller, Schöneberg.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Wettbewerbsentwurf „Gesunder Nutzen“ zum Bebauungsplan für das Südgelände von Schöneberg bei Berlin.

Ein II. Preis. Architekt Henry Groß, Charlottenburg.

Jahrgang VIII
DER STÄDTEBAU
1911

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Wettbewerbsentwurf „Gesunder Nutzen“ zum Bebauungsplan für das Südgelände von Schöneberg bei Berlin.

Ein II. Preis. Architekt Henry Groß, Charlottenburg.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Wettbewerbsentwurf „Zu Wildes Gedächtnis“ zum Bebauungsplan
für das Südgelände von Schöneberg bei Berlin.

Zum Ankauf empfohlen. Architekt Hermann Jansen, Berlin.

Wettbewerbsentwurf „Den Kurven nach“ zum Bebauungsplan für das Südgelände von Schöneberg bei Berlin.

Zum Ankauf empfohlen. Architekten P. Bachmann, P. Recht und Gartenarchitekt H. L. Foeth, Köln a. Rh.

Jahrgang VIII
DER STÄDTEBAU
1911

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Für den Burgberg sollen vorerst nur die Straßenzüge festgesetzt und bestimmt werden, daß nur landhausmäßige, weiträumige Bebauung zugelassen wird, bei welcher nach Möglichkeit darauf zu achten ist, daß gute Ausblicke erhalten werden. Die Baulinie wäre erst nach Fertigstellung der 1000teiligen Pläne und am besten auch dann nur von Fall zu Fall festzulegen. Ebenso sollen die Abmessungen für Straßen und Plätze, sowie für Vorgärten usw. erst bei Aufstellung der Detailpläne 1 : 1000 festgesetzt werden.

Neue Kaserne

Artillerie-Kaserne

Exerzier Platz

Schloss

Militär Schiessplatz

Am Erlanger Weg

München, November 19..

Der Architekt:

Otto Lasne

BAULINIEN-UEBERSICHTS-PLAN

für die

K. B. Universitäts-Stadt

ERLANGEN.

ARCH. OTTO LASNE.

Maßstab = 1 : 10000

a

b

c

d

Die künstlerische Bedeutung des Baumschmuckes für das Architekturbild.

Naturaufnahmen von Chr. Klaiber, Architekt, Holzminden.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

e

g

Die künstlerische Bedeutung des Baumschmuckes
für das Architekturbild.

Naturaufnahmen von Chr. Klaiber, Architekt, Holzminden.

f

h

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Aus der Gartenstadt Hopfengarten bei Magdeburg.
Nach Entwürfen des Architekten Franz Amelung, Magdeburg.

Aus der Gartenstadt Hopfengarten bei Magdeburg.
Nach Entwürfen des Architekten Franz Amelung, Magdeburg.

a

b

Jahrgang VIII

DER STÄDTEBAU

1911

Die Regelung eines alten Stadtteiles in Budapest

a) früherer Zustand b) geplanter Zustand

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

b

c

d

Die Regelung eines alten Stadtteiles von Budapest.

a. Durchbruch der Kossuth-Lajos-Straße. b. Neue Elisabethbrücke.
c. Blick von der Kossuth-Lajos-Straße auf den Blocksberg mit Denkmal des Heiligen Gerhardus.
d. Blick vom Denkmal des Heiligen Gerhardus nach der Elisabethbrücke.

Jahrgang VIII
DER STÄDTEBAU
1911

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Entwurf zum Osterholzer Friedhof · Bremen.

Motto: Die langen Stücke.

MSTB. 1:1000

Wettbewerbsentwurf zum Osterholzer Friedhof in Bremen. Kennwort: „Die langen Stücke“. I. Preis.

Architekten: Hermann Grage und Kurt Winkelhausen, Hamburg.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Wettbewerbsentwurf zum Osterholzer Friedhof in Bremen.

Kennwort: „Die langen Stücke". I. Preis.

Architekten: Hermann Grage und Kurt Winkelhausen, Hamburg.

Wettbewerbsentwurf zum Osterholzer Friedhof in Bremen „Hansa II“.

II. Preis. Architekt Professor F. Seeck, Steglitz und Gartenarchitekt P. Freye, Charlottenburg.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Wettbewerbsentwurf zum Osterholzer Friedhof in Bremen. Kennwort: „Hansa II“. II. Preis.

Architekt: Professor F. Seeck, Steglitz und Gartenarchitekt P. Freye, Charlottenburg.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Kennwort: „Morituris."

FRIEDHOF
OSTERHOLZ

Wettbewerbsentwurf zum Osterholzer Friedhof in Bremen. Kennwort: „Morituris". III. Preis.

Architekt: Professor Friedrich Ostendorf, Karlsruhe.

Jahrgang VIII
DER STÄDTEBAU
1911

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Wettbewerbsentwurf zum Osterholzer Friedhof in Bremen.

III. Preis. Architekt Professor Friedrich Ostendorf, Karlsruhe.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

·A· SAVIGNY·PLATZ·
BESTEHENDE·ANLAGE·

·B· VORSCHLAG
ZUR GÄRTNERISCHEN - UMGESTALTUNG DES
·SAVIGNY·PLATZES·

GROLMANN-STR.
KNESEBECK-STR.
CARMER-STR.
M: 1:1000
KANT-STRASSE
ZUM BAHNHOFE

Vorschlag zur Umgestaltung des Savignyplatzes in Charlottenburg.

Architekt Leeser und Dipl.-Ing. Rosenthal.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

·VORSCHLAG·
ZUR·GÄRTNERISCHEN·UMGESTALTUNG·DES·
·SAVIGNY-PLATZES·

QUERSCHNITT - BLICK GEGEN DIE TERRASSE -

QUERSCHNITT - BLICK GEGEN DIE PERGOLA ·

LÄNGSSCHNITT ·

1 0 5 10 15 20 25 30 35 40

Architekt Leeser und Dipl.-Ing. Rosenthal.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

BLICK GEGEN DIE PERGOLEN·

BLICK GEGEN DIE TERRASSE·

Vorschlag zur Umgestaltung des Savignyplatzes in Charlottenburg.

Architekt Leeser und Dipl.-Ing. Rosenthal.

DER STÄDTEBAU

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Bebauungsplan für das Universitätskrankenhaus in Würzburg.

Architekt: Otto Lasne, München.

Kiefernwald

I. Hauptanstalt

Am u. Aw Aufnahme- und Überwachungshäuser für je 50 ruhige Kranke
Bm u. Bw desgl. für je 50 unruhige Kranke.
Cm u. Cw Siechenhäuser für je 140 Kranke.
Dm Überwachungs- und Verwahrungshaus für 50 kriminelle Kranke
Dw Überwachungshaus für 50 unruhige, zerstörungssüchtige Frauen
Em u. Ew Häuser für je 60 halbruhige Kranke, vorwiegend Epileptiker
Fm u. Fw Häuser für je 65 ruhige, verblödete Kranke
G Lazarettgebäude für 40 Männer und 40 Frauen.
Hm¹ u. Hm², Hw¹ u. Hw² offene Landhäuser für je 40 Kranke.
K Eismiete.
L Maschinengebäude mit Werkstätten und Wasserturm
M Küchengebäude mit Festsaal.
N Wäschereigebäude mit Kammern.
O P Beamtenwohnhaus für 8 Familien.
R Wohnhaus für 2 Arztfamilien u. 1 Oberwärter.
S Verwaltungsgebäude mit Direktorwohnhaus, 2 Oberarztwohnungen und Betsaal
T Leichenhalle
U Pumpenhaus.

II. Pensionäranstalt.

Am u. Aw Aufnahme- und Überwachungshaus für je 25 Kranke
G Lazarettgebäude für 25 weibliche und 25 männliche Kranke.
Hm u. Hw Offene Landhäuser für je 25 Kranke.
R Wohnhaus für 2 Arztfamilien. und 1 Oberwärter.

III. Landwirtschaftshof.

J Krankenstation für 25 Betten.
Q Beamtenwohnhaus für 5 Familien
a Kuh- und Pferdestall. Schlächterei.
b Scheune
c Schweinestall
d Wagen- und Geräteschuppen.
e Gewächshaus
f Düngerstätte.

Wärterdorf.

a b c 6 Familienhäuser
d e i 4
f l k g 2
h 8 Familienhaus.

Gesamtanlage der Landesirrenanstalt zu Teupitz (Kr. Teltow).

Architekt Theodor Goecke.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Stadtteil östlich vom Zentralbahnhof.

Bisheriger Plan.

Stadtteil östlich des Zentralbahnhofes (neuer Plan).

Architekt Dr.-Ing. Ludwig Hoffmann, Berlin.

BAHNHOFSPLATZ

10 0 10 20 30 40 50 60 70 80 M.

II

Bebauungsplan für Athen.

Architekt Dr.-Ing. Ludwig Hoffmann, Berlin.

Jahrgang VIII

DER STÄDTEBAU

1911

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

25 20 15 10 5 0 25 50 M.

Bebauungsplan für Athen: Omoniaplatz

Architekt Dr.-Ing. Ludwig Hoffmann, Berlin.

DER STÄDTEBAU

Bebauungsplan für Athen: Omoniaplatz.

Architekt Dr.-Ing. Ludwig Hoffmann, Berlin.

B→ C→ A→ B B B C C C A

100 50 0 100 200 300 400 500 M.

Bebauungsplan für Athen.

Oben: Stadtteil nördlich der Akropolis (bisheriger Plan).

Unten: Die Gräberstraße.

Bebauungsplan für Athen.

Oben: Stadtteil nördlich der Akropolis (neuer Plan).

Unten: Ausgestaltung eines Spielplatzes zwischen Philopappos und Phaleron.

Architekt Dr.-Ing Ludwig Hoffmann, Berlin.

DER STÄDTEBAU

DER STÄDTEBAU

Bebauungsplan für Athen: Lysikratesdenkmal.

Links: gegenwärtig, rechts: nach dem Vorschlage von Dr.-Ing. Ludwig Hoffmann, Berlin.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Bebauungsplan für Athen: Syntagmaplatz mit Terrassenanlage.

Architekt Dr.-Ing. Ludwig Hoffmann, Berlin.

Jahrgang VIII
DER STÄDTEBAU
1911

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Preisgekrönter Wettbewerbsentwurf zum Bebauungsplan für die Königliche Freistadt Brassó (Kronstadt) in Ungarn.

Verfasser: Dr.-Ing. Emerich Forbáth in Verbindung mit den Architekten Ladislaus Warga und Eugen Lechner, Budapest.

NEUER CENTRAL FRIEDHOF

VIEHMARKTPLATZ

BAHNHOF

MÜHLENBERG

SCHLOSSBERG

NEUES RATHAUS

RAUPENBERG

GALGENBERG

SCHNECKENBERG

BURGPROMENADE

WEBER BASTEI

0 100 500 M.

VORHANDENE BEBAUUNG.

GEPLANTE NEUE BAUBLÖCKE.

VILLENBEBAUUNG

HALBOFFENE BEBAUUNG

GESCHLOSSENE BEBAUUNG

FABRIKSVIERTEL.

Aus dem Wettbewerbsentwurfe zum Bebauungsplan für die Königliche Freistadt Brassó (Kronstadt) in Ungarn.

Ausbildung des Platzes unter dem Schloßberge.

Verfasser: Dr.-Ing. Emerich Forbáth in Verbindung mit den Architekten Ladislaus Warga und Eugen Lechner, Budapest.

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Wettbewerbsentwurf zur Neugestaltung des südlichen Schloßgartenteiles in Stuttgart.

I. Preis. No. 18 „Lustgarten". Oberbaurat Jassoy und Architekt K. Richard Fritz, Stuttgart.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Wettbewerbsentwurf zur Neugestaltung des südlichen Schloßgartenteiles in Stuttgart.

II. Preis. No. 20 „Abräumen". Architekten Eitel und Steigleder, Mitarbeiter H. Keuerleber, Stuttgart.
Oben: Standpunkt A.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Wettbewerbsentwurf zur Neugestaltung des südlichen Schloßgartenteiles in Stuttgart.

III. Preis. No. 25 „Zukunftsmusik". Architekten Eisenlohr und Pfennig, Stuttgart.
Oben: Blick vom Bahnhof auf Ecke des Marstallblocks. Standpunkt H.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

b

a. Narbonner Tor in Carcassone (cité).
b. Eingang zum Schloß von Langeais.
c. La Porte de la Craffe in Nancy.
d. Uhrturm in Vire.

d

c

Französische Stadttore in ihrer Entstehung und Heranziehung zum Stadtschmuck.

Von Chr. Klaiber, Schwäbisch-Gmünd.

Jahrgang VIII
DER STÄDTEBAU
1911

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

e

Französische Stadttore in ihrer Entstehung und Heranziehung zum Stadtschmuck.

e. La porte du Crouse in Nevers.

f. Porte de la grande clochia in Bordeaux.

g. Porte Barbes in Carcassonne (ville basse).

h. Porte Dijeaux in Bordeaux.

f

DE MENAGE

g

PONT-NEUF
VÊTEMENTS

h

Verfasser: Chr. Klaiber, Schwäbisch-Gmünd.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a

b

c

Wettbewerb zur Ausgestaltung des Kleberplatzes in Straßburg i. E.

a, b und c

Entwurf von Stadtbaurat Fritz Beblo, Straßburg i. E.

I. Preis.

Jahrgang VIII
DER STÄDTEBAU
1911

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

d

e

f

g

Wettbewerb zur Ausgestaltung des Kleberplatzes in Straßburg i. E.

d und e. Entwurf von Architekt Berst, Mitarbeiter Olbricht, Straßburg i. E. II. Preis.
f und g. Entwurf des Architekten Berst, Mitarbeiter Olbricht, Straßburg i. E. III. Preis.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.